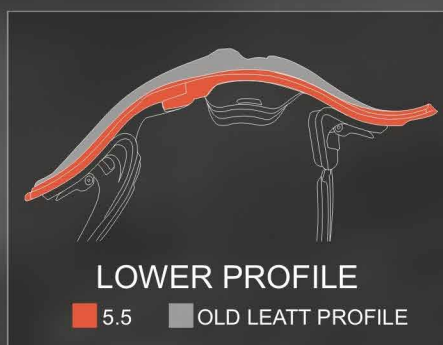
XL motocross
web magazine
//21
GIUGNO //2014
WORLD MX
GIRO DI BOA
ITA MX
ROUND #02
ITA MX EPOCA
ROUND #02

UFO PLAST
NEW MADE IN ITALY
2014
MISTY
COLLECTION

NEW
2014
INTERCEPTOR
www.ufoplast.com
INTERCEPTOR
RIGOROSAMENTE 100% MADE IN ITALY

JEFFREY HERLINGS
FIVE
ACE
Red Bull
Airoh
JUMBO
RENTHAL
MOTOREX
SCORPION BAY
HERLINGS
AKRAPOVIC

XL motocross web magazine

INDEX

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

BIKE IT
AIR HORNS
MARSHALL
Airoh
HONDA
XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL
RACE SPEC

www.cmpracewear.com
SHB
01794 511458
www.shb.co.uk
VE61 DKN

XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
Husq
CYCLES
RENTHAL
ATHENA

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Airoh
Airoh
XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL
MONSTER ENERGY
PADDOCK
PROGRIP
Husqvarna MOTORCYCLES

XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: STEFANO TAGLIONI
XL

KEN DE DYCKER/
MX1 WORLD CHAMPIONSHIP

A metà strada

Il Campionato del Mondo Motocross ha iniziato il "girone di ritorno". Cambiano le stagioni ma non cambiano i protagonisti.

Testo e Foto: **Enzo Tempestini**

Sembrano passati pochi giorni dall'inizio della stagione motocross 2014, partita con il GP del Qatar e invece, in un batter d'occhio, abbiamo già "voltato pagina" e la manche n. 18, disputata a chiusura del GP di Francia a Saint Jean d'Angely, ha segnato l'inizio della seconda parte di campionato. Un campionato che ancora deve dare delle indicazioni precise, anche se, soprattutto nella MX2, il discorso titolo iridato sembra già chiuso in favore del campione in carica Jeffrey Herlings. Nella MXGP, (il nuovo nome che ha sostituito all'anagrafe la MX1), l'incertezza regna ancora sovrana.

Antonio Cairoli

MXGP

La differenza la fa sempre e solo Antonio Cairoli. Il campione indiscusso della classe regina è l'unico in grado di spostare l'ago della bilancia a un campionato che, colpi di scena a parte, sembrava già scritto fin dall'inizio. Nelle scorse stagioni, a metà del percorso, Tony aveva acquisito vantaggi rassicuranti nei confronti degli inseguitori. Vantaggi ottenuti con un inizio di stagione costante e redditizio. Nel 2012, dopo 16 manche disputate sulle 34 in totale, TC222 godeva di un vantaggio su Desalle di 47 lunghezze (345 contro 298) mentre, nella stagione seguente, dopo 18 manche su 34, Cairoli precedeva Paulin di 51 punti

Clement Desalle

di vantaggio (417/366). Arrivati al "giro di boa" del 2014, il vantaggio di Cairoli sul più immediato inseguitore che corrisponde al nome di Clement Desalle, è di 20 punti "soltanto" dopo 18 manche su 34. Facendo un rapido calcolo, al sette volte campione del mondo mancano all'appello oltre 30 punti rispetto al 2013. Come mai: merito degli avversari o "demerito" di Tony? Analizzando a freddo la classifica iridata si nota chiaramente quali sono stati i punti "chiave" che hanno determinato questa situazione matematica. Ai momenti peggiori di Cairoli hanno fatto eco i momenti migliori di Desalle. Italia, Spagna, Francia: questi i punti chiave. Nel GP di Arco di Trento, Tony ha pagato la sua peggior gara

Xavier Boog

della stagione (33 punti) con Desalle vincitore di GP (47 punti). In Spagna il computo matematico si è chiuso a favore del belga 50 a 37 mentre in Francia, la differenza matematica è stata minima con Cairoli che ha “pagato” su Desalle 8 punti (42/50). Se in Italia e in Spagna, queste differenze ci potevano stare, è stato probabilmente in Francia il momento “chiave” che può far riflettere. Cairoli in testa in entrambe le manche e per ben due volte è scivolato servendo all’avversario la vittoria su un piatto dorato e comunque, facendo il calcolo

David Philippaerts

Steven Frossard

inverso (Desalle secondo e Cairoli vincitore), Tony si troverebbe oggi con 34 lunghezze di vantaggio, una differenza sempre inferiore rispetto alle passate stagioni. Tony che perde o gli altri che vincono? Questo è il dilemma maggiore. Da quanto si è visto fino a oggi, l’impressione è quella che il campione sia incappato in delle giornate “storte” piuttosto che i suoi avversari siano riusciti veramente a batterlo. Ma l’impressione non può che rimanere come tale e i dati di fatto (punti in classifica) restano. Assolutamente da non sminuire la stagione di

Davide Guarneri

Maximilian Nagl

Gautier Paulin

Clement Desalle. Partito in sordina, soltanto 27 punti in Qatar, il "Panda" ha martellato risultati costanti e soprattutto consistenti per i restanti otto GP e merita la posizione che occupa. Dopo la "beffa" della mancata vittoria di Cairoli in Francia, già si sentono termini quali "pressione", "crisi", "difficoltà", riferiti a

Alessandro Lupino

Joel Roelants

TC222. Un piccolo passo indietro fino al GP di Svezia 2012 (doppio zero di Cairoli) ci fa tornare in mente come Antonio sia stato in grado di annientare tutto e tutti (soprattutto i suoi detrattori) con sette GP vinti su sette, con tredici prime posizioni e un secondo posto. Il bello deve ancora arrivare?

Shaun Simpson

Gli altri

Terzo incomodo, fino a questo momento, Jeremy Van Horebeek. Dopo una stagione di affiatamento con la categoria in sella alla Kawasaki, "The Jerre" è passato in sella alla tanto bistrattata Yamaha "rovesciata" che nelle stagioni passate sembrava avesse raccolto più "vittime" che risultati. Il belga è riuscito a domarla e dopo il GP di apertura ha inanellato una serie impressionante di otto podi in nove gare che lo hanno sempre tenuto a breve distanza dal vertice della classifica. A breve arriveranno anche terreni molto più consoni alle sue caratteristiche e potrebbe fare anche da "ago della bilancia" nel caso si piazzasse tra i due maggiori contendenti al titolo. Bisogna contare fino a "meno 82" da Van Horebeek per trovare il quarto in classifica: Kevin Strijbos. Ritrovato nella velocità e nella resistenza fisica, ha ritrovato anche una serie di piazzamenti degni del suo nome. Troppi i punti di distacco per pensare che "The Kid" possa puntare alle posizioni migliori. Dovrà invece guardarsi dal ritorno di Gautier Paulin (quinto in campionato) dopo l'infortunio patito a Valkenswaard. Dopo la vittoria della prima manche (Cairoli era in testa ma ha dovuto mollare per

un problema alla ruota anteriore) e proprio nel suo migliore momento di forma, è incappato in un clamoroso errore che gli è costato una frattura alla clavicola sinistra e al pollice della mano destra. Stagione compromessa e sogni di vittoria riposti ancora una volta nel cassetto. Stessi sogni che anche Steven Frossard tiene bloccati all'interno delle sue vicissitudine che lo vedono comprimario in una categoria che invece potrebbe regalargli grandi soddisfazioni. Sesto in classifica, paga anche in questa stagione "acciacchi" vari che lo hanno già escluso dalla lotta per le posizioni che "contano". Dietro questo lotto di piloti, il baratro. Troppo grande la differenza di prestazioni per poter pensare che altri piloti possano inserirsi nella lotta al vertice oltre a quelli citati. Ad esclusione di Max Nagl, ancora fermo al palo per infortunio, i vari Simpson, Bobryshev, Boog, Roelants non sembrano proprio avere il passo per reggere un minimo di confronto con i vertici di questo campionato. Un confronto che anche Davide Guarneri e David Philippaerts stanno pagando e forse un po' troppo caro. Rispettivamente tredicesimo e quattordicesimo in classifica finale, i due portacolori nazionali hanno di certo rac-

Kevin Strijbos

colto meno di quanto ci si potesse aspettare. Guarneri, dopo un adattamento alla TM che non sembra ancora essere arrivato al punto ottimale, ha sofferto anche alcuni problemi fisici che di certo non lo hanno aiutato. Adattamento al ruolo di pilota-team manager invece, per DP19 che ha dedicato tutto l'inverno e gran parte dell'inizio di questa stagione alla messa in piedi della sua struttura e di certo, questo, lo ha condizionato e anche notevolmente sul piano dei risultati. Dopo Cairoli, Philippaerts e Guarneri, in MXGP si è affacciato anche Alex Lupino. Letteralmente "sbattuto" in sella alla moto 450 dalla squadra, il "Lupo" si è trovato a cambiare in corsa di tutto e di più. Nonostante questo passaggio "shock", la sua unica apparizione in gara ha fatto ben sperare, soprattutto dopo l'ottavo posto in gara 2 nel GP del Trentino,

conquistato in rimonta dall'ultima posizione. Una speranza che però si è infranta sul nascere dato che Alex si è infortunato una settimana dopo, in allenamento, e con molta probabilità lo rivedremo al via soltanto nelle ultime gare di questa stagione.

Meteora
Tanto atteso, quanto privo della giusta risonanza, il ritorno in Europa di Tyla Rattray. Praticamente in sella a una moto identica a quella di Tony Cairoli, anche se sotto "mentite spoglie", il sudafricano targato Husqvarna Factory, non è riuscito a riprendere il ritmo del vecchio continente anche a causa di un infortunio che lo ha escluso dai primi tre GP. Nell'ultima gara, una caduta nel warm up lo ha costretto alla rinuncia alle due manche. Un ritorno che di certo non ha dato i suoi frutti.

Jeremy Van Horebeeck

Jeffrey Herlings

MX2

E ancora una volta, un uomo solo è al comando, anche se il comando lo aveva perso ma poi ritrovato immediatamente. Parliamo ovviamente di Jeffrey Herlings, il campione 2012-2013, che sta dando dimostrazione di padroneggiare all'interno della categoria. Anche se, a causa di un infortunio, ha dovuto saltare un GP (Brasile) e lasciare la tabella rossa nelle mani degli avversari per qualche gara, "The Bullet" non ha mai dato idea di essere in discussione come campione della MX2. Sedici manche disputate, quindici vinte e un secondo posto. Serve altro? Serve soltanto che l'olandese si renda conto che un errore,

anche banale, potrebbe costargli la stagione. L'infortunio patito in allenamento che lo ha estromesso da una gara, dovrebbe essere stato un grande monito per lui e per chi lo gestisce (o almeno tenta di farlo, dato che JH è una "testa calda" difficilmente gestibile) ma la superiorità del ragazzone è talmente elevata che pochi si preoccupano di come riesca a mantenersi cosi veloce e determinato. Il discorso del terzo titolo iridato, al momento, sembra doversi risolvere attraverso un confronto tra lui e la matematica piuttosto che tra lui e gli avversari. Ci stanno provando in molti a contrastarlo a cominciare da Arnaud Tonus che lo aveva rilevato dalla testa del campionato dopo il GP del Brasile. Lo svizzero ha

Arnoud Tonus

Dylan Ferrandis

Glen Coldenhoff

Ivo Monticelli

tenuto "botta" fino al ritorno prepotente di Herlings in vetta al campionato e, anche se ha dimostrato di essere notevolmente migliorato, la sensazione è quella che difficilmente riuscirà a recuperare terreno su Herlings lanciato verso il suo terzo titolo consecutivo. Herlings che in ottica mercato, ha ribadito

Josè Butron

Romain Febvre

la sua presenza nel team KTM factory anche per il 2015 ma non ha ancora precisato se farà il passo in MXGP oppure no. Tonus che invece, per raggiunti limiti di età, sarà costretto a "muovere" nella categoria superiore. Terza forza del campionato cadetto è il francese Romain Febvre definitivamente stabilizzato

Jordi Tixier

tra i piloti più veloci in sella alla 250 4t. Con un'ottima costanza di risultati ha riportato nei piani alti delle classifiche iridate lo storico marchio Husqvarna, e si propone come un possibile pretendente alle corone iridate del futuro, sempre Herlings permettendo. Lista dei pretendenti che però non si ferma ai soli Tonus e Febvre ma che allunga l'elenco fino a toccare i nomi di Jordi Tixier e Dylan Ferrandis che completano un ottimo trittico francese, (insieme a Febvre) a ulteriore dimostrazione del grande lavoro svolto dalla FFM

Tim Gajser

Valentin Guillod

che sforna ogni anno nuovi talenti. E se di talento si parla, impossibile non mettere l'accento su Tim Gajser. Sloveno e ancora diciassettenne, ha vinto nel 2012 tutto quello che c'era da vincere nella 125 in sella alla KTM del Silver Action e dopo una stagione travagliata e da dimenticare in sella sempre alle "orange" ma gestite dal team Marchetti è stato chiamato a guidare la Honda Crf 250 HRC affidata al Team Gariboldi. Dopo un inizio in sordina ha fatto segnare una progressione di risultati degna di nota che lo ha

portato per tre volte al terzo posto e una volta alla piazza d'onore nelle manche ma che, in Inghilterra, lo ha proiettato per la sua prima volta in carriera sul podio del mondiale (terzo). Tonkov, Guillod, Butron, Coldenhoff, Seewer chiudono una top ten che sembra però lontana anni luce dai vertici. Come anni luce separano i portacolori italiani dall'essere protagonisti in quella che fino a pochi anni fa era una fucina tricolore di campioni. A inizio stagione le nostre speranze erano riposte su Alessandro Lupino, migrato per cause di forza maggiore in MXGP (per scelta del Team CLS Kawasaki) e Ivo Monticelli con quest'ultimo passato alla corte del Team Marchetti dopo i trascorsi in Husqvarna e TM. Detto di Lupino, ultimo e unico baluardo a tenere in alto il nostro vessillo na-

Aleksandr Tonkov

zionale è rimasto il marchigiano che, dopo essere stato protagonista di una rovinosa caduta agli Internazionali d'Italia a Montevarchi, ha saltato l'inizio di stagione entrando in gara al quarto GP, in Italia. Diciassettesimo in classifica generale Ivo sta dando come sempre il massimo e proprio nel GP di Francia ha fatto vedere di essere tornato in forma e migliorato sotto ogni punto di vista.

Un GP tanto significante quanto sfortunato che alla fine dei giochi gli ha portato tanta soddisfazione ma pochi punti iridati (zero) a causa di due cadute quando comunque si trovava a lottare con il gruppo dei migliori e lo stava facendo nel migliore dei modi per raggiungere un risultato di prestigio. Dai vivai giovanili non arrivano "segnali" e l'Italia del motocross inizia a preoccuparsi seriamente.

THESIZES

Antonio Cairoli

Questa volta siamo un po' critici nei confronti di TC222. Il campione ci ha abituato troppo bene e vederlo incappare in piccoli errori ma banali (Spagna/Francia) ci fa cliccare il "non ci piace". Piccole sbavature che lasciano il segno su una classifica che lo poteva vedere ampiamente al comando anche se, il comando, è sempre suo. Chi vince ha sempre ragione ma Tony di solito, stra-vince.

Clement Desalle

Da quando "il Panda" è nel mondiale motocross non lo abbiamo mai visto cosi determinato e sicuro di se. Alla fine del GP di Francia ha dichiarato "sono riuscito a mettere pressione a Cairoli" con un volto sorridente come non mai. La sua convinzione è totale e potrebbe veramente dare del filo da torcere a TC222 fino alla fine. Convinto

Jeremy Van Horebeek

Nessuno avrebbe scommesso un litro di benzina sulle prestazioni costanti che "The Jerre" è riuscito a tirare fuori dal cilindro "rovesciato" della sua Yamaha. È stato capace di risollevare il morale di una squadra (Yamaha-Rinaldi) che da qualche stagione a questa parte ha sofferto pene più che raccolto soddisfazioni. Magico

Kevin Strijbos

Merita un voto ampiamente al di sopra della sufficienza la seconda guida Suzuki capace di portare la RMZ450 al podio della MXGP in più di un'occasione. Il belga sta vivendo una specie di seconda giovinezza e a volte ha dato del filo da torcere al suo caposquadra. Potrebbe anche inserirsi tra Desalle e Cairoli in qualche occasione. Outsider di lusso

Gautier Paulin

Partito con la ferma intenzione di contrastare Cairoli nella lotta al titolo della MXGP, GP21 ha iniziato alla grande la stagione iridata rimanendo sempre attaccato al treno dei primi e vincendo in Qatar (il GP), Bulgaria e Olanda (le manche) ma ha cominato un bel guaio con la caduta rimediata proprio in gara 2 a Valkenswaard che gli ha annullato anche in questa stagione i sogni di gloria. Falloso

Steven Frossard

Stagioni travagliate buttate alle spalle, ci aspettavamo qualcosa di più dal francese che gode sempre di tanta velocità in pista come di poca costanza nei risultati e prestazioni. Sempre condizionato da una condizione fisica non ottimale, Steven si è ripreso nelle ultime gare ma deve, per forza, dare di più. Lo aspettiamo

David Philippaerts

Stagione difficile per il campione del mondo 2008 che si è trovato più a gestire da manager il suo neo nato team invece che da pilota. Dopo la stagione in sella alla Honda, è ritornato a riprendere in mano il manubrio della Yamaha YZ450F e una certa differenza si è vista. Grande grinta e determinazione da parte di DP19 ma che purtroppo non ha fatto il pari con risultati alla sua portata. Le attenuanti dell'organizzazione lo lasciano nel lotto dei piloti che "se la cavano" ma servono punti pesanti. Deve crederci.

Davide Guarneri

Stagione anonima quella del "Pota" fino a questo momento. In una MXGP dove è sempre più difficile rimanere attaccati al treno dei migliori, ci aspettavamo un Guarneri saldamente piazzato nelle prime dieci posizioni e invece cosi non è stato. Problemi fisici a parte (dolori alla schiena) Davide sembra vere delle difficoltà a tenere il ritmo della top ten. Deve cambaire marcia.

THESIZES

Jeffrey Herlings

Un GP in meno all'attivo non ha impedito a Herlings di dominare il campionato che lo vede ancora una volta lanciato verso il titolo iridato. L'olandese deve solo fare attenzione a non commettere errori ne in gara, ne tanto meno in allenamento. Gli avversari hanno capito che la lotta per la seconda posizione è ancora aperta. Superiore.

Arnaud Tonus

È l'unico che sembra in grado di contrastare Herlings nella marcia vero la vittoria e ci prova sempre. Svizzero e come tale "preciso", incappa ogni tanto in qualche errore di troppo che lo costringe a recuperare sul gruppo dei migliori. Stilisticamente impeccabile, passerà in MXGP e forse sta già pensando alla prossima stagione. Bello e possibile.

Romain Febvre

Il francesino dal volto gentile dimostra di meritare la moto factory che gli è stata affidata dall'Husqvarna. Subito a podio in Qatar si è ripetuto in Olanda sul terreno a lui più consoni. Soffre troppo una rivalità interna con Tonkov che rivalità non sembra che lo porta a commettere errori di gioventù. Deve maturare in fretta.

Jordi Tixier

Vice campione la scorsa stagione non è riuscito a "ingranare" la marcia giusta nel campionato in corso e rispetto al passato sembra aver perso quello smalto che lo scorso anno lo aveva portato anche a contrastare Herlings in qualche occasione. De Ritrovarsi

Dylan Ferrandis

Ottimo inizio (podio in Qatar) per il francese tutto tecnica e sregolatezza. Un inizio che avuto un seguito non all'altezza anche se il quinto posto che occupa in classifica a metà stagione poteva essere un risultato da "firmare" prima del via. Ma i punti di ritardo sono troppi. Servono risultati pesanti.

Tim Gajser

Dopo una stagione costellata da una serie di problemi tecnici e dei conseguenti ritiri che avrebbero tagliato le gambe a un rinoceronte, lo sloveno si è ripreso e alla grande. Salito in sella a una vera factory con il ritorno di HRC anche nella classe minore, Tim ha dato linfa vitale alle speranza degli uomini in rosso targati "Gariboldi". Convinto e veloce.

Alessandro Lupino

Un inizio di stagione "nella media" per il viterbese che si è trovato "sparato" in MXGP prima del GP di Arco quasi senza rendersene conto. L'infortunio, patito l'indomani di una buona prestazione al debutto nella classe regina, lo ha privato di un prosieguo di stagione che lo avrebbe di certo aiutato in vista del prossimo anno. Serve tempo.

Ivo Monticelli

L per la sua voglia di fare, M per i suoi risultati in classifica. Ivo ha dimostrato di avere una buona "stoffa" che però ha subito uno strappo a inizio stagione con l'infortunio di Montevarchi che lo ha fatto partire in ritardo nel mondiale. Ottima la progressioni di risultati fino alla Francia dove ha dimostrato di essere "in palla" ma dove ha raccolto un doppio zero. Non deve mollare.

Partenza in... seconda !

Testo: **Federico Neri** Foto: **Claudio Capiani**

45 Franco Ulivi (D2 Yamaha 490 1985) dominatore di giornata nella sua categoria con due primi posti, primo anche in campionato con 97 punti.

117 Ivano Ferrari (D3 Honda 250 1989) due volte secondo a Cingoli nella neonata classe D3, in testa al campionato con 94 punti

Il Campionato Italiano Motocross d'Epoca è partito da qualche settimana ,ma per cause di forza maggiore non siamo riusciti a "coprire" l'evento ma questa volta, non ci siamo fatti sfuggire il secondo appuntamento che si è tenuto a Cingoli, sul tecnico e difficile crossdromo "B. Tittoni". Su un tracciato in ottime condizioni e con il gruppo di lavoro come sempre magistralmente diretto dal Presidente del sodalizio marchigiano, Luigi Ciattaglia, le gare si sono susseguite a ritmo serrato, ritmo dettato anche da una leggera fretta a causa del meteo un po' incerto, che da qualche anno a questa parte non sembra voglia dare tregua ai condottieri delle moto storiche .
Grandi novità per questo

194 Gianluca Zanzani (D3 Yamaha 250 1987) un quarto e terzo di giornata per il pilota ravennate, terzo anche nella assoluta.

2014 vintage, che si è visto aggiungere l'ennesima categoria, questa volta dedicata alle moto di annata fino al 1999. Infatti fino al 2013 era consentito l' iscrizione al campionato italiano d'epoca solo ai piloti con moto "fino al 1995", ma da quest'anno si è deciso di sperimentare questa nuova categoria che sembra abbia incrementato ulteriormente il numero di piloti e appassionati do questo incredibile "VECCHIO MONDO". Una categoria, a parere di molti, un po' troppo easy, data la facilità di utilizzo di queste moto più recenti , che ovviamente assomigliano maggiormente a quelle di oggi, ma che assolutamente non sono da sottovalutare , infatti, come le altre, si fanno dare ancora del "VOI" e come

283 Pasquale Zaccaro (D2 Yamaha 490 1984) quinto in entrambe le manche marchigiane.

196 Cristian Cristofani (G Honda 250 1985) terzo a Cingoli con due terzi posti e terzo nel campionato riservato ai "ragazzi".

57 Claudio Erculiani (C Maico 250 1979) quarto e quinto di categoria nella sua gara d'esordio in questa stagione 2014.

51 Gianluca Gallingani (B Villa 350 1976) dominatore incontrastato della classe C sul "tetto delle Marche", leader della classifica generale con 92 punti.

i piloti stessi sanno, i 250 e"cinquecentoni" 2t sono delle belle bestie da domare, indipendentemente dall' anno. Molto bella e combattuta anche la classe giovani che, dopo la buona riuscita dell'anno passato, ha visto aggiungersi nuovi riders provenienti da tutta Italia che hanno animato ancor di più questa già vivace classe, composta da giovani piloti , che giro dopo giro continuano a dare spettacolo con ottime "scrubbate e whippate" per quanto possibile con queste moto, tentando di emulare i campioni di oggi e i loro spettacolari stili di

311 Luca Iacomini (G TM 125 1985) nulla ha potuto con la sua piccala 125 sui salitoni del “Tittoni”, secondo nelle due gare, secondo gradino del podio e secondo in campionato.

220 Aldo Mezzedini (C Suzuki 250 1979) si arrende solo ad Orbati, sul secondo gradino del podio con due secondi posti, secondo in campionato.

82 Alessandro Orbati (C Villa 410 1979) domina gara, categoria ed è a punteggio pieno in campionato.

guida, un tempo impensabili. Il week è terminato con la premiazione finale, accompagnata da infinite coppe per altrettante categorie e ovviamente le classiche tabelle rosse ,come in ogni campionato di livello nazionale, per i vari leaders che ha visto protagonisti e vincitori delle varie classi, ritirare l’ambito e meritato riconoscimento. Nelle classifiche assolute di categoria hanno avuto la meglio Massimo Trollo (A1-BSA), Renzo De Santis (A2-CZ), Franco Malanchini (A3-Maico), Gianluca Gallingani (B-Villa), Alessandro Orbati (C-

149 Paolo Coelli (C Maico 250 1979) quinto di categoria e sesto in campionato.

86 Mirco Borsato (A2 BSA 500) secondo al Tittoni e secondo nella generale.

47 Paolo Torta (B Maico 400 1976) terzo nel gruppo 4 e secondo nella assoluta.

272 Gaetano Mannello (B Husqvarna 360 1976) solo Gallingani fa meglio, secondo a Cingoli e secondo nell'italiano.

178 Carlo Bernardi (A3 Husqvarna 400 1972) quarto di giornata, con un quarto e un quinto posto nelle due gare.

1 Massimo Trollo (A3 BSA 500 1973) punteggio pieno a Cingoli e punteggio pieno in campionato.

23 Lorenzo Bozzi (E1 Fabrizio 125 1975) vincitore con le 125 più datate e primo nella generale.

Villa), Massimo Marescalchi (D1-Yamaha), Franco Ulivi (D2-Yamaha), Marco Ferrari (D3-Cagiva), Lorenzo Bozzi (E1-Fabrizio), Franco Ulivi (E2-Villa), Massimo Debbi (E3-Simonini), Mattia Iseppi (E4-Kawasaki), Mattia Masi (E5-Bombaci), Paolo Panti (F1-Aspes), Ruben Zappoli (F2-Bombaci), Andrea Bisi (G-Honda), Giuseppe Bazzo (Gr.4-Maico). Sempre in continuo crescendo

27 Mario Vigano (A3 Suzuki 400 1973) secondo di categoria e secondo in campionato.

18 Giuseppe Fiumi (A1 CZ 380 1971) con il quinto posto di Cingoli è terzo in campionato.

il numero di iscritti che partecipano a questo tipo di competizioni che fanno rivivere una seconda giovinezza a quelle moto che soltanto qualche anno fa hanno segnato una svolta epocale nel mondo del motocross. Riposti “armi e bagagli”, tutti i contendenti ai titoli finali si ritroveranno sulla pista di Paroldo per disputare il terzo appuntamento della stagione 2014.

206 Mattia Iseppi (E4 Kawasaki 125 1985) in entrambe le gare delle 125 si arrende al solo Ulivi ma domina la classe E4, guida anche il campionato con 97 punti.

751 Massimo Debbi (E3 Simonini 125 1982) domina la classe E3 e consolida il primato in campionato.

134 Michele Pietrucci (E2 Villa 125 1979) sfortunato il veloce portacolori del motoclub Cingoli, un ritiro in gara 1 e un secondo posto dietro Ulivi nella seconda, quinto in campionato.

373 Mattia Masi (E5 Bombaci 80 1984) senza avversari nella 80 a punteggio pieno in campionato.

231 Ruben Zappoli (E5 Bombaci 80 1984) con un secondo e un terzo nella 80, sale sul terzo gradino del podio e consolida la sua terza posizione in campionato.

94 Alberto Ferrari (E4 Cagiva 125 1985) buon esordio stagionale anche Alberto con due quarti posti.

142 Riccardo Giannecchini (E4 Honda 125 1985) esordio anche per il portacolori del motoclub Pellicorse, due terzi posti che gli valgono in gradino più basso del podio.

Partenza gara 1 classi D2 e D3

337 Alvise Lion (F1 AIM 50 1977) sfortunatissima trasferta marchigiana per Alvise, due ritiri dopo aver dominato le due gare di inizio stagione.

600 Marco Ferrari (D3 Cagiva 250 1989) esordio stagionale con il "botto"senza avveri nella gara D2-D3, ovviamente domina la D3.

320 Panti Paolo (F1 TGM 50 1977) Senza avversari nella su categoria, domina entrambe le gare.

377 Mattia Masi (F2 Aprilia 50 1980) anche per lui trasferta marchigiana non troppo fortunata, non prende il via in gara 1 per un problema tecnico, secondo in gara 2.

115 Antonio Rummolo (D3 Honda 250 1989) con un quarto e un terzo di giornata, consolida la sua seconda posizione in campionato.

512 Mario Boccia (D2 Honda 250 1985) terzo gradino del podio della classe D2 con due gare regolari.

Partenza gara 1 classi D1 e G.

Ancora Luca Iacomini (311 G) in uno spettacolare passaggio in sella alla sua TM 125 del 1985.

141 Andrea Bisi (G Honda 250 1985) domina le sue due gare, vince la classe G e consolida la leadership nell'italiano con 97 punti.

Una fase concitata di gara 1 classi B e C.

46 Remo Roberti (B Maico 250 1976) esordio stagionale anche per lui, due quarti posti di categoria che gli valgono il quarto di giornata.

Schieramento al cancello per gara 1 delle classi A1, A2, A3 e E1.

11 Marco Graziani (C Maico 440 1979) quinto e terzo nelle due gare al Tittoni, terzo sul podio e terzo in campionato.

38 Renzo De Santis (A2 CZ 360 1966) Il più veloce dalla classe A, solo un problema tecnico gli toglie la vittoria assoluta, comunque vince la classe A2. A punteggio pieno nell'Italiano.

Ancora Carlo Bernardi (178 A3) su Husqvarna 400 del 1972.

Il problema tecnico alla CZ 360 del 1966 di Renzo De Santis (38 A2).

Mattia Iseppi (206 E4) sul panettone finale del "Tittoni" su Kawasaki 125 del 1985.

531 Davide Righi (E4 Kawasaki 125 1985) secondo di classe a Cingoli e secondo in campionato.

165 Roberto Girolami (E3 Honda 125 1981) sfortunatissima trasferta marchigiana, due ritiri in entrambe le gare.

99 Alessandro Orbati (E5 Tresoldi 80 1985) secondo gradino del podio e secondo nell'italiano.

126 Manuelo Bucci (E2 Villa 125 1978) secondo e terzo in terra machigiana, secondo in campionato.

175 Stefano Neri (Gr 4 Honda 480 1983) trasferta ad ombre e luci per il faentino, un quinto posto in gara 1 e un ritiro in gara 2.

56 Stefano Morini (F1 Gori 50 1977) quarto di classe sul tracciato marchigiano, quarto in campionato.

84 Gianluca Pettinari (F1) con uno zero e un secondo posto, scala al terzo nell'italiano.

198 Ruben Zappoli (F2 Bombaci 50 1982) Anche a Cingoli bottino pieno, 100 punti in campionato.

130 Massimo Pesce (F2 TGM 50 1980) con un secondo e un quarto sale sul secondo gradino del podio, in campionato è quarto.

Il “Tittoni” di Cingoli.

Partenza gara 2 classi D2 e D3.

La lotta tra Ulivi (45 D2) e Ferrari (600 D3) nella prima parte di gara 2 delle classi D2-D3.

Ivano Ferrari (117 D3) in volo sul panettone di Cingoli (Honda 250 1989).

Partenza gara 2 classi D1 e G.

881 Michele Franchini (D2 Kawasaki 250 1985) due secondi posti di classe nelle due gare, e secondo in campionato.

29 Mario Graziani (D1 Maico) una rottura in gara 1, non gli basta vincere gara 2 per mantenere la leadership in campionato, dopo Cingoli scala al terzo posto.

Stefano Pecora (98 D1 Honda 250 1980) a Cingoli

Partenza gara 2 delle classi B e C, lo scatto di Orbati (82 C Villa 410 1979).

22 Maurizio Ripi (B Maico 250 1976) anche per lui esodio stagionale nella tappa marchigiana del campionato 2014 con un quinto posto di categoria.

Partenza gara 2 classi A1, A2, A3 e E1.

Un "volo" della bellissima BSA del 1973 di Trollo (1 A1).

Una panoramica del tracciato di cingoli con il borgo vecchio sullo sfondo.

61 Fabio Gatti (A1 CZ 360 1972) con un quarto ed un terzo sale sul secondo gradino del podio della classe A1, quarto nell'italiano.

Partenza gara 2 classi E2, E3, E4 e E5.

2 Franco Malanchini (A3 Maico 360 1968) primo di classe a Cingoli e in testa al campionato con 97 punti.

Vigano (27 A3) in azione sulle salite marchigiane in sella alla Suzuki 400 del 1973.

Prima curva di gara 2 per la gara delle 125.

420 Franco Cristofani (E3 Suzuki 125 1982) secondo di giornata nella classe E3, secondo anche nella generale.

153 Stefano Miglionico (E4 Cagiva 125 1985) sesto in entrambe le gare della classe E4, quarto in campionato.

Classifiche: http://www.lstiming.com/risultati/defaultLIVE.aspx?Camp=z13

43 Franco Ulivi (E2 Villa 125 1978) stravince entrambe le gare della 125 anche con una moto più "datata", ovviamente sale sul gradino più alto del podio della E2 ed è a punteggio pieno in campionato.

NEOX
VISION
DISCOVER THE 2014 COLLECTION
SIGNED BY THE 7 TIMES WORLD CHAMPION
WWW.HZ-AREA.COM

READY TO RACE
»www.ktm.com
www.kiska.com
KTM
VICTORY
BOX
READY TO RACE
LA VICTORY BOX È ARRIVATA!
UN KIT SU MISURA DA 800 €
NON LASCIARTELO SCAPPARE
Se i tuoi idoli dell'Enduro sono i Campioni del Mondo Antoine Meo (E1), Christophe Nambotin (E3)
e Taddy Blazusiak (Super Enduro), non aspettare e celebra l'acquisto della tua nuova KTM EXC
regalandoti 800 € in PowerParts* (prezzo di listino Iva inclusa). Cosa stai aspettando?
Vai dal tuo Concessionario Ufficiale di fiducia e inizia a sognare!
www.ktm.com/victorybox
Promozione valida fino al 31/03/14 presso i Concessioanri Ufficiali KTM aderenti all'iniziativa fino ad esaurimento scorte dei modelli
EXC MY 2014. Il voucher può essere utilizzato sulla gamma KTM PowerParts. Sono esclusi dalla promozione i modelli Six Days.
KTM_POWERWEAR
KTM_POWERPARTS
KTM_RACE ORANGE
KTM_CAMPS
facebook.ktm.com
KTM_ORIGINAL SPARE PARTS
KTM_FINANCE
KTM_ADVENTURE TOURS
WP
MOTOREX
Oil of Switzerland
KTM Group Partner
KTM

KTM anticipa tutti e va in **pronta consegna** con i **MY 2015**

I modelli 2015 SX e SX-F hanno subito pochi aggiornamenti tecnici rispetto ai modelli 2014, tutti volti a migliorare ulteriormente le già eccellenti doti di maneggevolezza e le performance. La gamma comprende le due tempi 125 SX, 150 SX e 250 SX e le quattro tempi 250 SX-F, 350 SX-F e 450 SX-F, mattatrici del mondiale MX2 e MXGP. Per i piloti junior, KTM ha a catalogo tre minicycles: la 50 SX, la 65 SX e la 85 SX. Da un punto di vista tecnico, il telaio è stato aggiornato nell'attacco del link e nei leveraggi dello stesso link con una conseguente riduzione di peso e un miglioramento della curva di progressione del mono. In funzione degli aggiorna-

SX-F 350

SX 125

menti al posteriore è stata rivista anche la taratura della forcella, per far sì che il reparto sospensioni lavori in modo armonico. Nuovi i piedini della forcella, più corti, con una conseguente riduzione dell'interasse e il perno ruota più piccolo (da 26 a 22mm), a tutto vantaggio della sensibilità di guida e della stabilità. Nuove anche le protezioni per gli steli della forcella, più leggere che risultano anche più facili da smontare. Nuovi anche il perno dello sterzo e il relativo bullone di serraggio, che insieme agli altri aggiornamenti, contribuiscono a una sensibile riduzione di peso. I cerchi Excel sono ora colorati in nero e montano pneumatici Dunlop MX52, sviluppati in stretta collaborazione con il Factory Team USA. E a proposito di "Factory look", tutta la gamma somiglia ora alle moto ufficiali con il telaio di colore arancione e le grafiche, tutte nuove, che si rifanno a quelle presenti sulle moto di campioni come Cairoli, Herlings, Roczen e Dungey. Di prima qualità anche la componentistica, come i freni e la pompa frizione Brembo, il manubrio Renthal, le nuove manopole, realizzare in comodo e performante materiale a doppia densità e la nuova corona, più leggera grazie a una lavorazione differente. La 250 e la 350 SX-F hanno ricevuto alcune piccole modifiche al motore, tra cui una frizione più leggera e un nuovo o-ring nella pompa di recupero dell'olio, adottato anche sulla 450 SX-F. Per il 2T, sulla 250 SX è stata rivista la frizione. Piccoli aggiornamenti tecnici anche per le imbattibili Minicross. I giovani talenti che correranno con le 65 SX e 50 SX e i futuri campioni impegnati con la 85 SX potranno giovare delle migliorie apportate anche alla piccolissime cilindrate. Tutta la gamma MY2015 è già in consegna presso le concessionarie ufficiali KTM. Tutti i dettagli su www.ktm.com

prezzi di listino al pubblico:
50 SX LC € 3.645
65 SX € 4.455
85 SX
17/14 - 19/16 € 5.182
125 SX € 7.631
250 SX € 8.038
250 SX-F € 8.853
350 SX-F € 9.159
450 SX-F € 9.464

SX-F 250

SX-F 450

MXNEWS.NET
2002-2012 TEN YEARS OF DIRT

Kiara Fontanesi protagonista di Miss Cross
15/02/2013
La Regina del WMX protagonista di un format TV

Ecco i piloti iscritti al Mondiale MX
15/02/2013
Pubblicato l'elenco piloti ed i relativi numeri

Internazionali 2013 - L'ultima ad Arco di Trento
14/02/2013
Domenica si assegnano i titoli - di Offroad Pro Racing

Brutta caduta per Ryan Hughes
14/02/2013
Frattura alle vertebre per Ryno

Un raggio di sole

Secondo round dell'italiano motocross. Vincono Zecchina e M. Cervellin

Testo e Foto: **Piergiorgio Casavecchia**

Michele Cervellin

Simone Zecchina è tornato. Con due ottime manche ha conquistato l'assoluta di giornata e il comando della generale.

La seconda prova dell'Italiano motocross a Castiglione del Lago è partita in sordina a causa delle condizioni meteo ma ci ha regalato delle gare bellissime e lo spettacolo ha confermato definitivamente le ottime speranze per il futuro di questo fantastico sport. Michele Cervellin ha svettato su tutti dominando la MX2 anche se, al momento, è ancora Alex D'Angelo a tenere salda sulla sua moto la tabella rossa di leader di campionato. Simone Zecchina ha vinto la MX1 e si candida autorevolmente per la conquista del titolo prendendosi la leadership della classe maggiore. Dopo le piogge dei giorni precedenti, il tracciato di Castiglione del Lago sembrava in tutto e per tutto quello di una

prova di mondiale con terreno ammorbidito che, col passare dei giri ha formato canali ovunque mettendo in difficoltà tantissimi piloti, persino alcuni di quelli che godono di esperienza internazionale e che non sono riusciti ad adattarsi a queste condizioni. Questa seconda tappa del campionato Italiano ha confermato che se nella MX2 i giochi sembrano ristretti a tre piloti, D'Angelo, Cervellin e Pezzuto nella classe maggiore le incertezze della vigilia si sono rivelate tali con molti piloti in grado di combattere per lo scettro della elite. Questa volta è stato il turno di Simone Zecchina a salire sul gradino più alto del podio grazie a due secondi posti di manche confermando la ritrovata verve di questo ragazzo che si era un po'

Manuel Monni, ritornato al vecchio amore, il motocross, ha messo subito le cose in chiaro e se non fosse stato per l'inconveniente in gara uno avrebbe fatto la doppietta. Sarebbe veramente ottimo averlo presente per tutto il resto del campionato.

perso nelle ultime stagioni. Due splendide “hole shot” lo hanno subito portato a comandare il gruppo ma nella prima frazione un indurimento delle braccia lo ha costretto a rallentare mentre in gara due è stato Manuel Monni, ospite illustre di questa tappa, a tenergli testa. Proprio Monni è stato il protagonista di

Samuele Bernardini sembra si possa esprimere al meglio con la moto a due tempi. Ottima giornata, un primo e un quarto gli valgono il secondo gradino del podio, altro pretendente al titolo.

Felice Compagnone. Terzo gradino del podio per uno dei piloti più esperti di questo campionato. Si è districato più che bene su di un terreno che in molti non hanno digerito.

giornata mostrando, sulla pista di casa, che "il manico" del crossista è ancora in lui e se non fosse stato per un problema tecnico alla sua moto in gara uno, quando era saldamente al comando, avrebbe colto una bella doppietta. Manuel ha fatto vedere a tutti la sua attitudine a certi terreni e la bella notizia è che

Matteo Bonini. Sfortunata la sua giornata, dopo aver vinto gara uno è stato retrocesso per non aver superato i controlli fonometrici mentre nella seconda un guaio meccanico ha fermato la sua rimonta.

parteciperà, almeno così ci è stato preannunciato, a tutte le restanti prove del campionato. Bella la gara di Samuele Bernardini che con la sua 300 2t sembra essere ritornato quello di qualche tempo fa e la rimonta che lo ha portato alla vittoria in gara uno, complice la retrocessione per la fonometrica di Matteo Bonini, ne è la prova. Soddisfacente anche il quarto posto della seconda manche che lo ha definitivamente proiettato sul secondo gradino del podio di giornata. Terzo gradino per Felice Compagnone che, con un quarto ed un terzo posto ha saputo affrontare al meglio la giornata di gare reclamando a gran voce dopo la seconda prova un posto da protagonista in questo incertissimo campionato. Da segnalare la prova di Matteo Bonini che aveva vinto gara uno per poi essere retrocesso sesto per i problemi di "sound". Una brutta partenza lo ha costretto in rimonta, nella seconda manche, ma un guaio meccanico nel finale gli ha fatto perdere diverse posizioni, fino al quattordicesimo posto. Anche Marco Maddii ha disputato una prova positiva inse-

Michele Cervellin. Talento puro, non ha avuto avversari infliggendo distacchi importanti a tutti, di questo passo la tabella rossa sarà presto sua, ha fatto un altro sport. Bravo campioncino.

Simone Croci con delle belle prove e con due ottimi quinti posti è il leader della under 21 e dimostra di poter stare con i migliori. Bellissima la prima parte di gara due.

Alessandro D'Angelo ha difeso con i denti la tabella rossa su di una pista che temeva, la battaglia è appena iniziata e lui non ha certo intenzione di mollare. Peccato il calo in gara due, osso duro per tutta la concorrenza.

Stefano Pezzuto è sembrato maturato dal punto di vista tattico, forse gli errori della passata stagione sono stati d'insegnamento, molto consistente sarà uno dei tre pretendenti al titolo.

Brian Toccaceli

Daniele Bricca

rendosi in entrambe le frazioni nelle posizioni che contano. Passiamo alle note dolenti perché alcuni dei pretendenti alla corona hanno vissuto una giornata problematica soffrendo il tracciato più del dovuto, parliamo di Bertuzzo, Bricca e Zeni che ora, si ritrovano in ritardo anche nella generale e dovranno riscattarsi al più presto per non far scappare la concorrenza. Vittorie di tappa per Cavandoli nella over 21 e per Gipponi nella under. Ora nella generale della classe Elite, Simone Zecchina si trova in testa con un piccolo vantaggio

Davide Bonini

Giovanni Bertuccelli

su Beggi ma l'incertezza di questo campionato ci fa credere che vedremo altri capovolgimenti di fronte in classifica e per gli inseguitori ancora nulla è perduto. La MX2 invece ci ha servito su un piatto d'argento un "mezzo verdetto". Dopo questa tappa ormai abbiamo la convinzione che potenzialmente abbiamo trovato un pilota di grande talento. Quel giovanissimo Michele Cervellin che a Gioiella ha sbaragliato la concorrenza con due manche perfette e una facilità disarmante nell'affrontare le difficoltà di questa pista, staccando

Irt

Kade Walker

gli avversari di diversi secondi. Se riuscirà a essere meno impulsivo, soprattutto in alcune situazioni di gara, siamo sicuri di essere di fronte a un potenziale protagonista anche a livello internazionale, ma soltanto il tempo potrà dirci se le nostre previsioni sono azzaccate. Due partenze in testa e due ca-

Antonio Mancuso

valcate solitarie, questa in breve la cronaca della sua gara, con tempi sul giro di due secondi più bassi dei diretti avversari; uno spettacolo. La tabella rossa però, nonostante la doppia affermazione di Cervellin Jr. resta ancora sulla moto di Alessandro D’Angelo. Alex, anche nella prova umbra ha dimostrato che

Marco Maddii

lotterà fino al termine di questo campionato e infatti, con un secondo posto in gara 1, conquistato battagliando con Pezzuto, e un quarto posto nella manche conclusiva, causato da un calo fisico nel finale di gara che lo ha retrocesso dal secondo posto, sono il suo bottino di giornata che gli ha permesso di salire sul gradino più basso del podio. Secondo assoluto Stefano Pezzuto, terzo ed ultimo pretendente a questo titolo, anche a Gioiella molto veloce ed efficace soprattutto dentro ai tanti canali che si sono formati con il passare del tempo. Dopo un terzo posto nella prima manche, nonostante alcuni problemi di sospensioni, in gara due ha approfittato del calo di D'Angelo per conquistare il secondo posto e soprattutto, in questo inizio di stagione, ha mostrato di essere maturato riducendo

gli errori al minimo e traendo il massimo da ogni gara. Anche lui sarà un osso duro per la conquista del titolo. Dietro ai tre protagonisti gli unici che sono riusciti a tenere il passo, almeno per un po', sono stati Davide Bonini in gara 1 con un ottimo quarto posto e lo sloveno Irt che nella seconda manche ha chiuso al terzo posto. Non possiamo dimenticare di certo un arrembante Simone Croci che ha chiuso con due quinti posti ma che è stato capace, nella seconda frazione, di mantenere a lungo la seconda piazza per poi cedere nel finale. Ora comanda saldamente la classifica della under 21. Nella over 21 la tabella rossa è andata a Manuel Ciarlo. Il campionato si sposta in terra toscana dove, a Ponte a Egola, andrà in scena un'altra splendida battaglia, tenetevi forte; siamo solo all'inizio.

Filippo Bertuzzo

Nicola Recchia

Podio MX1 Elite

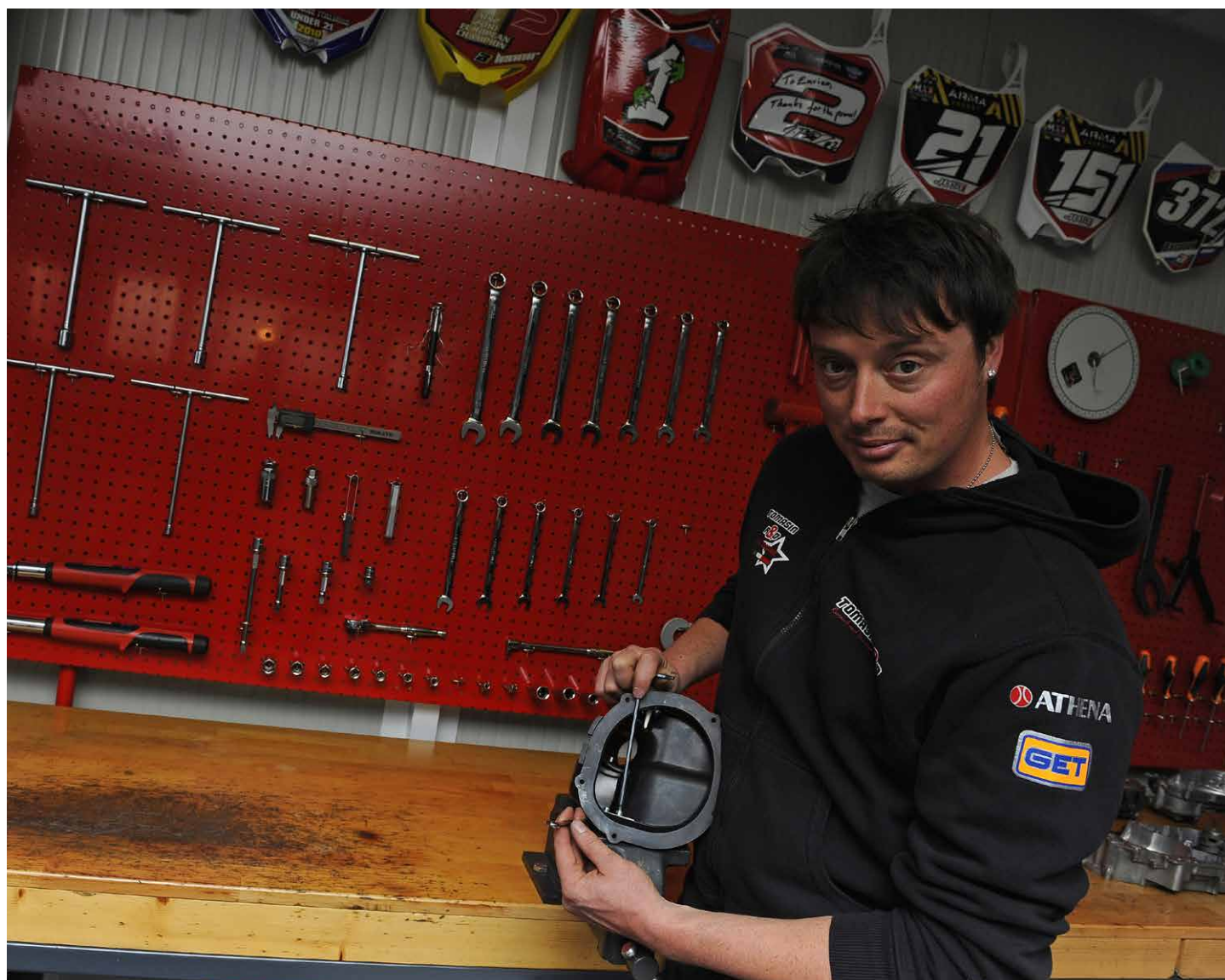
Podio MX2 Elite

Ricardo Righi

Samuel Zeni

Iniezione di fiducia. . .doppia

Prosegue il nostro viaggio all'interno della Tomasin R&D. Questa volta, il tecnico veneto, ci spiega a cosa serve e come viene applicato il doppio iniettore a una moto da fuoristrada.

Foto: **Enzo Tempestini**

Enrico Tomasin all'opera sul "gommotto" del Suzuki 450, soggetto di questa preziosa "iniezione di fiducia"

XL È senza dubbio un'applicazione interessante e soprattutto consistente, ma l'installazione di un doppio iniettore su un motore non è di certo un'invenzione dell'ultima ora e infatti, questa modifica, è stata già sperimentata e con successo sia nei motori delle moto da competizione su strada sia in quelli da auto. Da qualche anno, l'implementazione è stata effettuata anche sulle moto da fuori strada e con molti vantaggi. Prima di tutto, con l'aiuto di Enrico Tomasin, cerchiamo di capire a cosa serve veramente e qual è il principio di funzionamento di base di questa modifica e quali benefit si hanno una volta applicato a un motore fuoristrada.

ET Fondamentalmente, il principio di applicazione è semplice. Inserendo il doppio iniettore si va ad aumentare considerevolmente la quantità di benzina che entra nella camera di combustione del motore e di conseguenza si incrementano le possibilità di avere più potenza dal motore stesso. Per fare questo, dobbiamo essere in grado di polverizzare al meglio la benzina e più distante possibile dalla valvola di aspirazione. Cosi facendo possiamo aumentare di circa il 20% la quantità di benzina polverizzata, dato che una distanza maggiore dall'ingresso in camera di combustione permette una migliore miscelazione della benzina nell'aria e di conseguenza una migliore combustione e delle migliori performance del nostro motore.

XL Abbiamo detto che questa modifica è

I componenti del Kit di applicazione del secondo iniettore

applicata, da tempo, sui motori da competizione, ma prevalentemente dedicati a un uso su pista. Nel fuoristrada quali sono le difficoltà oggettive per effettuarla.

ET Una modifica che deriva dai motori da competizione stradali, dai pluricilindrici, ma in questo caso, applicata ai motori da fuoristrada diventa completamente diversa. Una componente che mette molto a rischio il funzionamento dell'intero sistema è lo sporco e nel fuoristrada, questa situazione si verifica sempre e comunque. Per evitare problemi, il tutto deve essere applicato in una zona completamente "stagna" dove non ci sia possibilità alcuna che, agenti esterni come acqua fango o polvere, vadano a interferire con il funzionamento. Considerando il fatto di dover piazzare il secondo iniettore più lontano possibile dalla valvola di aspirazione, l'unica zona "buona" per trovare le condizioni ottimali è quella situata all'interno del collettore che porta aria dalla cassa filtro al corpo farfallato. La posizione finale dove viene collocato l'iniettore non è determinante e comunque abbiamo studiato, per ogni situazione, la fluidodinamica dei vari passaggi dell'aria per trovare la collocazione migliore in ogni caso e alla migliore distanza possibile.

XL quindi, una volta determinato il punto di fissaggio, viene applicato sempre in quella determinata posizione.

ET Non è proprio cosi. Ogni motore e

soprattutto ogni marca di moto, ha un suo specifico sistema di aspirazione dell'aria e noi, di conseguenza, dobbiamo per forza studiare un punto di ancoraggio per ogni modello. Nel caso di oggi, dove stiamo applicando un doppio iniettore a un motore Suzuki 450, l'installazione si è verificata più complessa del solito e abbiamo dovuto creare un'apposita staffa di fissaggio che, dopo vari studi e prove, ci ha permesso di fissare l'iniettore supplementare nella corretta posizione.

XL Abbiamo detto che sui motori da fuoristrada siamo agli albori di questa nuova applicazione. A oggi, possiamo già dire di aver raggiunto il massimo sviluppo di questa nuova modifica o possiamo aspettarci ulteriori miglioramenti e di conseguenza performance più elevate dei motori stessi

ET Secondo il mio punto di vista, dopo gli innumerevoli test che abbiamo fatto e su tutta la gamma delle moto a disposizione, posso dire che siamo arrivati, di base, a un buon 85% del risultato ottenibile. Ovvio che, in base a tanti piccoli parametri, che sono però soggettivi, come le necessità del pilota, il suo tipo di guida, il tipo di motore destinato alla specialità del fuoristrada scelta, potremmo ulteriormente migliorare le performance totali. Ma ovviamente stiamo parlando di miglioramenti minimi, il "grosso" del lavoro è già di base "ottimo e abbondante".

XL Su quali parametri si può intervenire per personalizzare ulteriormente la prestazione dell'iniettore.

ET Il parametro più semplice da modificare, ma soprattutto più pratico in termini di risultato e differenze sostanziali, è determinato dalla tipologia di iniettata ovvero, detto in termini pratici, lo "spruzzo" che l'iniettore effettua per permettere alla benzina di miscelarsi nell'aria. Questa polverizzazione della benzina genera un vero e proprio spruzzo a forma di cono e variando l'ampiezza dell'apertura, la lunghezza e la portata di questo cono, possiamo ottimizzare ancora le prestazioni del motore, in base a delle richieste specifiche.

XL Capito come, dove quando e perché, di questa modifica, passiamo a dare dei numeri. Quanta potenza in più è in grado di sviluppare un motore con applicato il doppio iniettore.

ET Anche questo è un dato soggetto a variazione in base ai parametri di applicazione e soprattutto in base alla tipologia di motore. Possiamo dire che, dopo aver applicato il secondo iniettore a monte del corpo farfallato e di conseguenza dell'iniettore di serie, statisticamente siamo nell'ordine di un aumento di potenza di circa 2 cavalli.

XL Il secondo iniettore, esclude il funzionamento dell'iniettore normalmente presente su ogni motore?

ET Assolutamente no. Gli iniettori funzionano entrambi, sempre e contemporaneamente. Il funzionamento di uno non esclude in nessun modo quello dell'altro. Il tutto è ovviamente gestito dalla parte elettronica e per arrivare a questo c'è stato un enorme lavoro di progetto e di sviluppo in fase di prototipazione di questa applicazione. Anche in questo caso, sono molteplici parametri a determinare l'effettivo intervento del secondo iniettore. Apertura della valvola del corpo farfallato, regime di rotazione del motore, quantità di aria che il motore aspira, queste sono alcune delle variabili che la parte elettronica deve gestire per determinare la combinazione delle iniettate effettuate dai due iniettori che lavorano contemporaneamente.

XL Quindi, a ragion veduta, la centralina deve essere in grado di gestire questa nuova situazione che non rientra nei parametri standard della moto.

In basso, si vede chiaramente la staffa realizzata su misura per permettere l'istallazione nel punto più appropriato all'interno del manicotto del passaggio aria dalla cassa filtro al motore.

ET Esattamente, e per far questo, va sostituita la centralina di serie con quella appositamente realizzata per gestire questo sistema tanto pratico quanto complesso. Da qualche anno abbiamo instaurato un forte rapporto di collaborazione con la GET e in base alle nostre esigenze, lo staff degli ingegneri, è stato in grado di realizzare una centralina che gestisce ottimamente tutto il sistema senza compromettere l'affidabilità e il funzionamento di tutti gli altri apparati standard del motore.

XL Fino a ora abbiamo capito il funzionamento di base, ora passiamo all'atto pratico. Come e dove si interviene per applicare il tutto su una moto da cross.

ET Partendo dal presupposto che, nonostante il sistema sia sviluppato con le migliori tecnologie e da un grande gruppo di ingegneri, l'applicazione vera e propria su una moto, rimane ancora un lavoro del tutto artigianale. In ogni situazione dobbiamo creare il supporto per fissare l'iniettore all'interno della cassa filtro, il supporto per il "fuel-rail", dobbiamo determinare la lunghezza dei tubi, effettuare tutte le forature sui particolari standard della moto e inoltre, anche la mappatura della centralina che ad ogni applicazione cambia e all'interno della quale dobbiamo determinare la mappa base, la ripartizione delle iniettate, la fasatura motore e altre variabili.

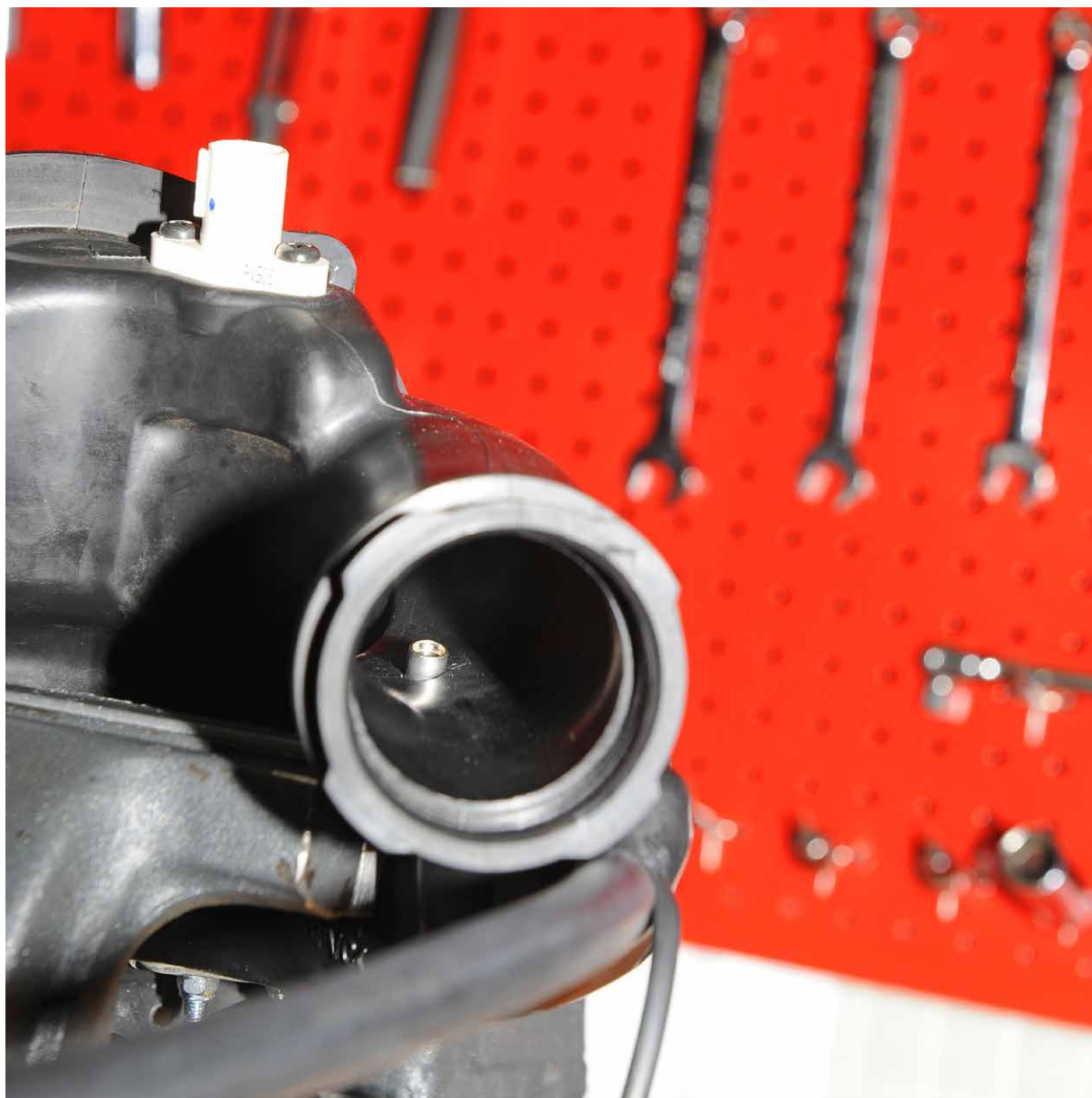
XL Esiste un punto "particolare" dove bisogna fare parecchia attenzione per non compromettere il funzionamento della modifica?

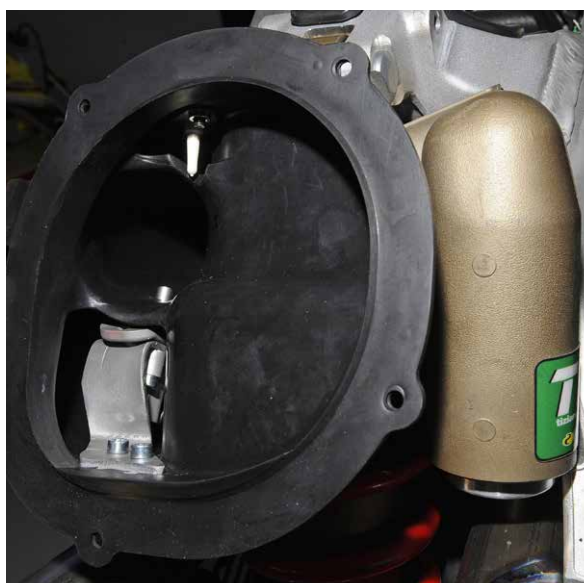
ET Esiste eccome. La cosa assolutamente da evitare è quella di non far creare condensa all'iniettore. Detto in termini pratici, dobbiamo fare particolarmente attenzione che l'iniettore "spruzzi" effettivamente e nel momento giusto la giusta quantità di benzina per evitare che il carburante condensi e crei delle piccole gocce che andrebbero inevitabilmente a influire negativamente sulla miscelazione aria benzina, ovvero la carburazione, e di conseguenza sulle prestazioni del motore. Soprattutto nel caso dove il motore venga chiamato a lavorare con rapide aperture e chiusure del gas, come nella pratica del supercross. In questi casi l'ottimizzazione della vaporizzazione della benzina deve essere realizzata in maniera certosina per evitare pericolosi "buchi" del motore in fase di accelerazione.

XL A questo punto, iniziamo la parte pratica dell'installazione: da dove si parte.

ET Prima di mettere mano sulla moto bisogna fare un'attenta valutazione di quelle condizioni soggettive che dicevamo prima e cioè, il tipo di specialità dove il motore verrà impiegato, la posizione esatta dove applicare l'iniettore e le esigenze del pilota in base alle sue caratteristiche di guida. Poi, una volta smontato il tutto dalla moto, si passa alla parte pratica. Prima cosa, determinato il punto di ancoraggio dell'iniettore, si realizza la staffa di fissaggio, poi si passa alla foratura del collettore in gomma per permettere il passaggio dei vari cablaggi e delle tubazioni e si modifica l'impianto di alimentazione, creando l'allacciamento che permette di portare il carburante direttamente dalla pompa benzina al secondo iniettore. Inoltre, creiamo il cablaggio di connessione dall'iniettore alla centralina che sostituisce quella originale.

XL una volta montato il tutto si va in pista.

ET Non è proprio cosi. Noi abbiamo una nostra "pista" speciale che si chiama banco prova e prima di mandare fuori da qui ogni nostra modifica, la testiamo per essere sicuri che tutto funzioni alla perfezione. Questo ci permette di arrivare a quel compromesso ottimale che dicevamo, per avere una carburazione molto vicina

l’iniettore visto dal lato di uscita dell’aria verso il motore.

Una veduta d’insieme dell’interno della cassa filtro dove si notano chiaramente tutti i particolari della modifica.

Il complesso del manicotto in gomma, staccato dalla cassa filtro, ma montato sulla moto, mostra chiaramente quali sono i punti dove vengono ancorati i particolari.

Una delle fasi più delicate di tutta l'operazione. La mappatura della centralina realizzata appositamente e dedicata al doppio iniettore.

alla perfezione ancor prima di mettere effettivamente la moto "sul campo".

XL Abbiamo a disposizione i grafici relativi alla modifica effettuata oggi su una moto Suzuki da 450 cc. Qual è stato l'effettivo incremento di potenza che ha portato l'applicazione e l'ottimizzazione del secondo iniettore.

ET L'effettivo aumento di potenza, in base anche a quanto richiesto dal cliente possiamo quantificarlo in circa 2cavalli. Non sempre cerchiamo la massima potenza ma quasi sempre cerchiamo il migliore compromesso per accontentare il pilota. Questa è una ricetta che va oltre il numero di cavalli che possiamo tirare fuori da ogni motore.

XL Modifica, applicazione, sostituzione, prove e altre "alchimie". Cosa ci dici riguardo l'affidabilità di tutto questo

ET Affidabilità praticamente totale. Prima di commercializzare un prodotto o di effettuare una modifica, spendiamo tante ore di lavoro nella progettazione, nello sviluppo e nei test e quando usciamo sul mercato con un prodotto, di qualsiasi natura esso sia, dobbiamo essere certi che questo sia affidabile al 100%.

XL Un'applicazione che va a vantaggio dei piloti professionisti

ET Posso dirti che non è soltanto il pilota professionista ad avvalersi delle nostre elaborazioni. Anche molti "amatori" decidono di intervenire sui motori anche e soprattutto per avere delle prestazioni che gli permettano prima di tutti di divertirsi al meglio in moto.

XL Prevalentemente motori di piccola cilindrata, ai quali la potenza non basta mai.

ET La maggior parte dei nostri clienti chiede di aumentare le prestazioni al motore "duemmezzo" è normale, ma ne abbiamo molti che chiedono "di più" anche al 450. Magari in casi specifici, come gare del supermarecross, oppure di persone di una certa "manetta", e perché no, anche quelli di un certo "peso". Consideriamo anche il fatto che tutte le modifiche possono essere personalizzate e magari anche ai possessori di moto di grossa cilindrata possiamo dare qualcosa in più in termini di prestazioni, magari dai bassi regimi di giri per permettere una guida più fluida e più divertente.

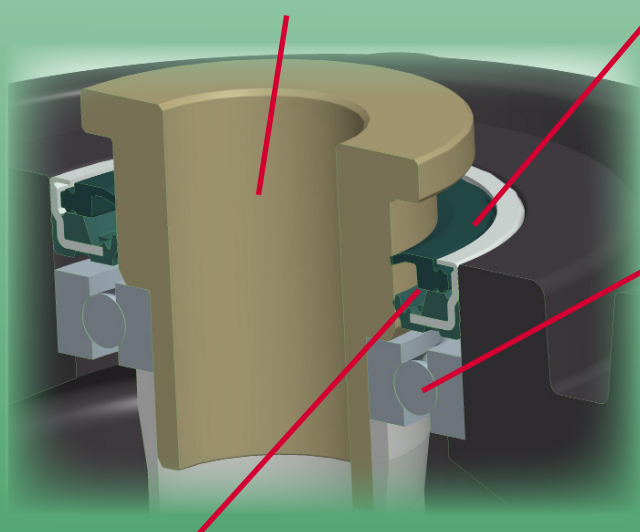
Secondo il nostro punto di vista, il divertimento è uno dei primi parametri da considerare. E anche questa volta, ci siamo divertiti a spiegarvi "da dentro" un qualcosa di particolare e di molto interessante grazie alla estrema disponibilità e cortesia di Enrico Tomasin. E non finisce qui!

GRAFICA: LUCIO BUSELI

NUOVI KIT REVISIONE RUOTE

NUOVA TENUTA SPECIALE
ALTA SCORREVOLEZZA
ELEVATA PROTEZIONE

SCHERMO ESTERNO FISSO SU DISTANZIALE:
PROTEZIONE DA IDROPULITRICE
NO USURA SU DISTANZIALE
RIDOTTO ATTRITO

SPECIALE DISTANZIALE RUOTA

CUSCINETTO ALTE PRESTAZIONI

DISPONIBILI IN KIT:
SOLO TENUTE PER LA VOSTRA MOTO NUOVA
TENUTE CON CUSCINETTI PER LA REVISIONE

SECONDA TENUTA:
MESCOLA SPECIALE ATTRITO RIDOTTO
ULTERIORE PROTEZIONE DA EVENTUALI
TRAFILAGGI A BASSA PRESSIONE

Il nuovo che avanza

Davide De Carli e Joakin Furbetta due giovani che potrebbero scrivere il prossimo futuro del motocross nazionale... e non solo.

Testo e Foto: **Piergiorgio Casavecchia**

Sono passati soltanto dieci anni da quando Claudio De Carli portò in pianta stabile nel campionato del mondo motocross un ragazzino nemmeno ventenne che da li a poco avrebbe scalato le vette del successo e che rispondeva al nome di Antonio Cairoli, che a oggi, conta al suo attivo sette titoli di campione del mondo e sempre sotto la corte del team capitolino. Da qualche gara non è passata inosservata la presenza di un altro giovane rampante sotto la tenda del Team Factory KTM che gestisce la MXGP ma che questa volta si vede al fianco un altrettanto giovane tecnico che lo sta seguendo. Parliamo di Davide De Carli e di Joakin Furbetta. Il primo, figlio d'arte, si sta affacciando sempre più prepotentemente alla ribalta del mondo del motocross essendo gia parte integrante del team KTM factory e passando le ore della giornata a seguire, come meccanico di allenamento, Ken De Dycker. Il secondo un ragazzino-pilota diciassettenne ancora acerbo e da "svezzare" che ha destato l'interesse del giovane tecnico-manager del futuro. Prima di sentire i due "rampolli" abbiamo voluto ascoltare direttamente le opinioni e le impressioni di Claudio De Carli.

XL: Da Claudio a Davide, il passo non sembra breve, ma sembra invece, un passo che comunque è già stato mosso.

CdC: Un passo che bisogna sempre far partire con largo anticipo. Da sempre guardo ai giovani che hanno volontà di emergere in questo mondo sia come piloti che come tecnici. Questa volta e fortunatamente, è il momento di Davide, mio figlio, che ha scelto di seguire questa strada per passione e non posso che essere contento della sua scelta. Vederlo impegnato all'interno del Team mi riempie di orgoglio, è una situazione e una sensazione fantastica. Sapere che hai al tuo fianco una "spalla" della famiglia non può che essere motivo di estrema soddisfazione. Ma non poteva essere diversamente, dai miei genitori ai miei figli, passando per mia moglie, tutta la famiglia è appassionata di questo sport e siamo molto uniti.

Davide ha iniziato facendo la gavetta, quella vera. Le prime volte che ha seguito le gare con il team era l'addetto alla pulizia del pavimento. È il primo passo, se sbagli l'approccio non potrai mai capire veramente e fino in fondo il tuo lavoro. Da quel punto ha iniziato ad appassionarsi sempre di più a capire cosa vuol dire organizzare un viaggio, rimanere fuori di casa per lungo tempo e fare tanti sacrifici. Ha tanta passione e questo gli ha permesso di integrarsi velocemente con la squadra, di imparare velocemente le cose da fare e cerca sempre di migliorarsi. L'ingresso di Joakin Furbetta nella squadra è dovuto alla sua volontà. Ha scelto personalmente di seguirlo durante le sue pause di tempo libero dall'impegno del campionato del mondo e da qui è nato tutto. Poteva tranquillamente scegliere di usare i suoi spazi per andare a divertirsi con gli amici magari in giro da qualche parte e invece ha scelto di seguire Furbetta direttamente e da vicino. Quando mi ha detto che voleva iniziare questa avventura gli ho dato immediatamente "carta bianca" anche se ovviamente nei momenti liberi che ho, anche io butto "un occhio" su quello che stanno facendo.

XL: Il passato e il presente parla chiaro: Claudio De Carli-Tony Cairoli, un'accoppiata più che vincente. Il futuro sarà Davide de Carli-Joakin Furbetta?

CdC: Questo non è facile da dire. Dipende da molti fattori ovviamente. Per ora siamo ai primi passi di un lungo percorso che potrebbe dare grandi soddisfazioni. Davide ha una grande passione e Joakin è un bravissimo ragazzo e gli piace molto andare in moto da cross. Peccato che negli ultimi periodi abbia subito qualche infortunio di troppo altrimenti

poteva essere ancora più avanti tecnicamente. Ha una grinta e una voglia di fare incredibile ma da qui a poter dire che sarà il nuovo Cairoli o comunque un top rider, la strada è lunga, anche se, io penso che il tentativo è iniziato dal verso giusto. Se non provi a emergere, se non provi a fare dei sacrifici e soprattutto a confrontarti con gli altri, non potrai mai sapere il tuo reale valore e dove effettivamente puoi arrivare.

XL: Vista dall'esterno, questa "mossa" sembra avere molto in comune con quella che Claudio De Carli fece dieci anni fa con "un certo" Antonio Cairoli.
CdC: In "certi" casi si deve essere anche fortunati ma sono dell'avviso che bisogna quasi sempre cercarsela la fortuna. Bisogna preparare una base per permettere alla fortuna di fare il suo corso. Si deve investire qualcosa: il tempo prima di tutto, poi tutto il resto. I giovani vanno aiutati, se poi riesci a farlo avendo alle spalle una struttura professionale

come la nostra, allora fai anche in fretta a capire se il pilota ha quel qualcosa in più o comunque, riesci a tirare fuori il massimo da quel pilota per portarlo ai massimi livelli e fino al campionato del mondo anche se poi, da quel punto, fino ad arrivare alla vittoria, c'è un gradino molto grande da dover affrontare. Noi stiamo lavorando.

XL: La gestione tecnica è affidata comunque al Team De Carli. C'è KTM alle spalle, e come interviene?

CdC: La gestione della parte tecnica è facile da capire, ovviamente è la nostra struttura che cura le moto di Furbetta e anche se abbiamo la KTM che ci ha dato la possibilità di fare ciò che crediamo più opportuno, per ora lo facciamo in maniera molto semplice. Non abbiamo necessità, per il momento, di avere dei mezzi al top anche perché il ragazzo arriva da una serie di infortuni e prima di tutto ci interessa che sia lui a riprendere la condizione migliore. Poi di conseguenza vedremo tutto il resto. Sono dell'idea che il "tutto e subito" non va bene. Deve arrivare ogni cosa al momento giusto e devi sempre avere un qualcosa di meglio da dare per motivare anche i miglioramenti. Bisogna prima sfruttare tutto il potenziale che un pilota ha in se stesso poi, dopo, si lavora sul resto. Sarebbe un errore dare un supporto tecnico ai massimi livelli prima di avere tirato fuori il massimo dal pilota.

XL: Vista la tua esperienza passata, soprattutto sui motori 2t, stentiamo a credere che Furbetta ha una moto di serie

CdC: Moto di serie no di certo. KTM è una delle poche case a credere ancora nelle moto 2 tempi e già di suo, il 125 ha una buona base. Noi abbiamo messo in pratica solo dei piccoli accorgimenti e la moto è diventata già competitiva per primeggiare in un campionato europeo. Poi,

come dicevo prima, al momento opportuno tireremo fuori anche qualcos'altro.

XL: E in allenamento chi lo segue?

CdC: Durante gli allenamenti, compatibilmente con gli altri impegni, c'è Davie che lo segue e gli da anche dei piccoli consigli anche se a tutti gli effetti c'è il papà sempre presente, come è giusto che sia. A inizio anno è stato con noi in Sardegna per allenarsi, anche se arrivando dal recupero di un infortunio non ha potuto svolgere il programma per intero ma comunque è stata una bella esperienza per lui.

XL: Il momento opportuno potrebbe essere a partire dal prossimo anno ma con una moto 250 4 tempi per un salto di categoria già programmato?

Per il momento non abbiamo programmi. Dopo l'intervento alla clavicola di qualche settima fa a seguito dell'infortunio della Bulgaria e le buone prestazioni della gara sulla sabbia di Valkenswaard abbiamo capito che il ragazzo ha una grande voglia di fare bene e di arrivare in alto. Ora dobbiamo solo proseguire sulla strada giusta per portarcelo, senza tanti programmi e soprattutto senza grandi proclami.

Davide De Carli

Un inizio in "sordina" dalla gavetta, quella vera, a contatto con i migliori campioni e tecnici di questo mondo. Davide De Carli sta entrando a grandi passi a far parte degli addetti ai lavori, quelli veri. Una squdra con una tradizione alle spalle da guinness dei primati. Un futuro quanto mai prossimo che lo potrebbe portare ai vertici del Team.

XL: Sono passati oramai due anni dal tuo debutto all'interno della squadra. Ades-

so ti vediamo impegnato anche sotto un'altra veste oltre a quella di meccanico di Ken de Dycker. Da semplice appassionato a uno di "quelli veri", come ti sei trovato?

DdC: Praticamente questa squadra è la mia famiglia a tutti gli effetti. Oltre che con i miei genitori, sono cresciuto insieme a tutti loro, da sempre, e per me non c'è stato un vero e proprio impatto da sopportare entrando a farne parte. Dalla scorsa stagione abbiamo iniziato a seguire anche Joakin Furbetta, un ragazzo molto giovane e talentuoso che è nato agonisticamente sul tracciato di Malagrotta e che abbiamo visto crescere. Ora stiamo provando a portarlo a dei livelli importanti.

XL: Il tuo ruolo effettivo nel team

DdC: Seguo Ken De Dycker come meccanico durante gli allenamenti ma nel mio tempo libero ho deciso di seguire Joakin Furbetta

XL: Vedere un giovane poco più che ventenne, vivere all'interno di una famiglia impegnata a 360° nel motocross e in un team pluritititolato, ci fa pensare che nel prossimo futuro lo scettro di "comandante" possa passare nelle tue mani. Ti ci vedi?

DdC: Certamente si. Diciamo che ho avuto e ho tuttora un'ottima scuola. Mio padre è stato capace di indirizzarmi sulla strada giusta e penso di avere buone possibilità di arrivare a seguire le sue orme e spero di farlo presto e bene.

XL: Claudio De Carli-Tony Cairoli un binomio più che vincente. Il nuovo binomio Davide De Carli-Joakin Furbetta può dare continuità a quello che hanno fatto e che stanno facendo tuo padre e Tony?

DdC: Per ora è difficile dirlo. Sono certo che con Joakin c'è un buon rapporto, abbiamo quasi la stessa età e ci capiamo perfettamente. Dare continuità a quello che hanno fatto mio padre e Tony non sarà una cosa facile ma Joakin ha un ottimo talento e cerchiamo di farlo arrivare in alto.

XL: La "scuola" di Claudio De Carli di certo ti ha dato molti insegnamenti anche a livello di come si gestiscono i piloti in pista. Sei già in grado di trasferire questi insegnamenti a Joakin e dargli dei consigli?

DdC: Essendo cresciuto in questo mondo, avendo anche praticato motocross, cosa che ancora faccio ogni tanto, riesco a capire molte situazioni dove poter intervenire con un piccolo suggerimento al pilota sul suo comportamento in pista e magari anche su come sistemare la moto in maniera migliore e in base a quello che riesco a vedere dall'esterno. Sono delle situazioni alle quali ho assistito da quando ero piccolo e che ho cercato di apprendere nel migliore dei modi. Ora cerco solo di metterle in pratica con lui che mi ascolta e insieme capiamo se andiamo nel verso giusto confrontandoci sempre e su tutto.

XL: Le tue passioni, il tuo ruolo e le tue aspettative, forse siamo riusciti a capire di che "stoffa" sei fatto ma, a oggi, quali sono i reali obiettivi di questa stagione sia per De Dycker che per Furbetta.

DdC:
Purtroppo per Ken non abbiamo grandi aspettative. L'infortunio di inizio stagione lo ha estromesso dai giochi prima di cominciare, a dicembre. Era in un periodo di forma ottimale e avrebbe potuto fare una stagione eccezionale ma ora possiamo soltanto sperare che rientri in forma il prima possibile. Per Joakin invece le

aspettative sono quelle di migliorare sotto tutti i punti di vista. Anche lui purtroppo ancora deve fare i conti con gli infortuni ma è sulla strada del recupero e questo è positivo. Rispetto allo scorso anno ha già dimostrato grandi miglioramenti e la sua velocità in pista è aumentata. La frattura della clavicola patita a Sevlievo ha un po' rallentato il suo pieno recupero ma fortunatamente l'intervento effettuato dal Dottor Claes è riuscito perfettamente e dopo pochi giorni è stato in grado di correre a Valkenswaard e con ottimi risultati. Questo è un segnale molto positivo. L'obiettivo che ci siamo prefissi è di rientrare nella top five del campionato europeo 125, ma non è una cosa determinante.

XL: Se l'obiettivo viene raggiunto?

DdC: Magari si potrà pensare al passaggio nel campionato europeo della 250, ma è presto per dirlo, e non vogliamo fare tanti programmi. Per ora sappiamo che c'è molto da lavorare, per il resto vedremo più avanti.

Joakin Furbetta

Diciassette anni appena compiuti, animo tranquillo, di poche parole e adolescenza che sprizza da tutti i pori, questo è il ritratto di un ragazzo che mastica motocross da oltre dieci anni.

XL: Quando è iniziata la tua carriera di pilota

JF: Sembra ieri ma sono passati dici anni. Ne avevo soltanto sette e la prima gara l'ho di sputata a Latina, vicino casa, in sella ad una Husqvarna.

XL: Hai fatto tutto il "percorso" del minicross e poi...

JF: Sono passato attraverso tutte le categorie del minicross e nel 2012 nonostante potevo rimane-

re ancora nella classe 85, ho scelto di passare alla cilindrata 125 e penso che sia stata una scelta giusta. Questa è la mia terza stagione in sella alle moto a ruote grandi e inizio veramente a trovarmi bene.

XL: Ti sei trovato di colpo dentro una situazione praticamente al top in tutto e per tutto che corrisponde al nome del Team De Carli. Pensi che sia un sogno oppure riesci a realizzare che tipo di opportunità che ti si è creata intorno?

JF: Effettivamente, anche se questa opportunità si è creata quasi dal nulla, a volte mi sembra di vivere un sogno ma poi, scopro che è la realtà nel momento in cui salgo in moto, e realizzo che per andare forte, c'è sempre e comunque da girare la manetta nel verso giusto e dare tanto gas.

XL: "Abitare" sotto la tenda di una squadra ufficiale gestita da un Team Manager come Claudio De Carli, che sensazione ti provoca e cosa è cambiato rispetto a prima, quando ti gestivi da solo

JF: Le sensazioni sono quelle di vivere veramente in una realtà molto diversa da quella alla quale ero abituato ma resta il fatto che poi, dipende tutto da me. Ricevo molti consigli e scopro anche dei segreti importanti per come riuscire a rendere al meglio ma per il momento ho cercato di rimanere con i piedi per terra sfruttando al massimo ogni piccola opportunità per crescere e migliorare.

XL: Oltre che da tuo padre che ti è sempre vicino, vieni seguito da Davide De Carli, che ti da anche dei consigli in pista e fuori, come ti trovi con lui e che tipo di rapporto avete

JF: Con Davide mi trovo bene in tutto e per tutto, lui è poco più grande di me e abbiamo le stesse abitudini e le stesse passioni. Abbiamo un rapporto eccezionale e siamo prima di tutto amici. Avere lui al mio fianco mi aiuta molto e mi fa stare più tranquillo in ogni situazione.

XL: Ultimi due anni, caratterizzati da qualche infortunio di troppo. Pensi che senza questi stop forzati potevi già arrivare molto più in alto rispetto alle posizioni che occupi nelle classifiche dei campionati ai quali partecipi.

JF: Questo non posso dirlo. In uno sport come il motocross l'infortunio, purtroppo, è sempre dietro l'angolo e a volte bisogna mettere in preventivo anche queste pause forzate. Ho avuto qualche problema di troppo nel recupero dopo la frattura del braccio sinistro ma ora sto bene e questo è quello che conta.

XL: Dopo un recupero super accelerato a seguito della frattura della clavicola sinistra a Sevlievo, quali sono le tue aspettative per il campionato europeo 125 ed eventualmente quali i programmi per la stagione prossima.

JF: In Bulgaria stavo veramente andando bene e la caduta in gara con la fattura della clavicola mi ha sconvolto un po' i piani ma sono stato fortunato a trovare un gruppo di persone che mi hanno permesso di

recuperare velocemente e sono stato in grado di gareggiare in moto dopo poco più di una settimana. La mia idea è quella di puntare a una posizione nella “top five” di campionato ma avendo perso le prime tre manche non sarà facile anche se proverò a recuperare punti fino alla fine. Per il futuro non abbiamo ancora programmi, prima devo cercare di fare il massimo da qui in avanti poi vedremo come muoverci.

XL: A questo punto, facciamo la stessa considerazione che abbiamo fatto con chi ti segue da vicino: Claudio De Carli-Tony Cairoli un binomio più che vincente. Il nuovo binomio Davide De Carli-Joakin Furbetta può dare continuità a quello che hanno fatto e che stanno facendo “quei due ragazzi”.

JF: Magari! Questa è la prima cosa che mi viene in mente. Ma posso anche dire che mi sto impegnando molto e che vorrei arrivare il più avanti possibile. So perfettamente che vincere e vincere tanto, come sta facendo Tony, è un'impresa quasi impossibile ma se uno non ci prova non saprà mai se potrà riuscire o meno a raggiungere un obiettivo. Io l'unica cosa che posso dire è che in ogni cosa che faccio, ci sto mettendo il massimo impegno possibile poi, se tutto andrà per il meglio, qualche risultato importante potrebbe anche arrivare.

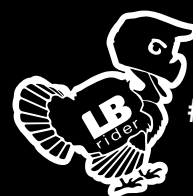
XL: Cosa significa per te voler arrivare il più avanti possibile e in quanto tempo pensi di arrivarci a questo tuo traguardo virtuale che hai in mente.

JF: Per ora il mio traguardo è di arrivare a partecipare al campionato del mondo della MX2 e se possibile, arrivarci fra un paio di stagioni. Tutto qui.

SPONSOR UFFICIALE GP D'ITALIA MOTOCROSS
- MAGGIORA 16/06/2013 -

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO

SAMUEL ZENI // MX2

Sono i **dettagli** a fare la differenza
tra buoni piloti e **veri campioni**

Trova le differenze !

Kawasaki KXF 450 contro Kawasaki KX500VP

Abbiamo messo alla prova due moto simili in molto, ma diverse in tutto quello che conta.

Foto: **Enzo Tempestini** Tester: **Claudio Federici**

L’occasione è stata più unica che rara. Avere a disposizione un’ibrida del calibro della Kawasaki KX500-VP con motore 500 2t e poterla mettere a confronto con la pari grado “fourstroke” ma soprattutto, poterlo fare attraverso le mani e la manetta di Claudio Federici. E l’occasione ci ha messo in gioco anche questa volta. Abbiamo approfittato della disponibilità, di Valter Paolieri che ci ha lasciato a disposizione la KX500-VP voluta direttamente da lui (abbiamo inserito nella sigla la V e la P che stanno a identificare le sue iniziali) e realizzata in collaborazione con un “pool” di amici e appassionati delle elaborazioni “impossibili”. Inoltre, sempre approfittando della disponibilità di un altro amico, Cesare Acquafresca, che ci ha messo a disposizione la sua KXF 450, dato anche il periodo di stop forzato a causa di un infortunio che lo costringe a ricorrere a molti espedienti pur di far “cantare” il motore della sua verdona. Un motore che è stato fatto cantare a dovere da uno dei piloti più rappresentativi del motocross mondiale di qualche anno fa: Caudio Federici. Romano “doc” nato e cresciuto agonisticamente alla corte di Claudio De Carli, si è ritirato dalle competizioni nel 2006 con la conquista del titolo Italiano della MX1 in sella proprio a una Kawasaki 450: la prima messa in commercio dalla casa nipponica, all’epoca dei fatti distribuita in Italia dalla KL e gestita dal Medei Motocross Team. Per ora, l’unico successo ottenuto nel main championship nazionale, da una “quattroemezzo” in verde. Federici, a prescindere dalla sua vittoria del titolo MX1 con la Kawasaki 450 4t, è stato uno dei piloti che ha “subìto” e che ha dovuto adeguarsi al passaggio tra il 2t e il 4t. Passaggio che fece nell’anno 2003 quando dalla Yamaha 250 scese di corsa, per salire sulla più potente e performante 450 del team De Carli che lo portò al terzo posto nel GP d’Italia a Montevarchi e al settimo nel campionato

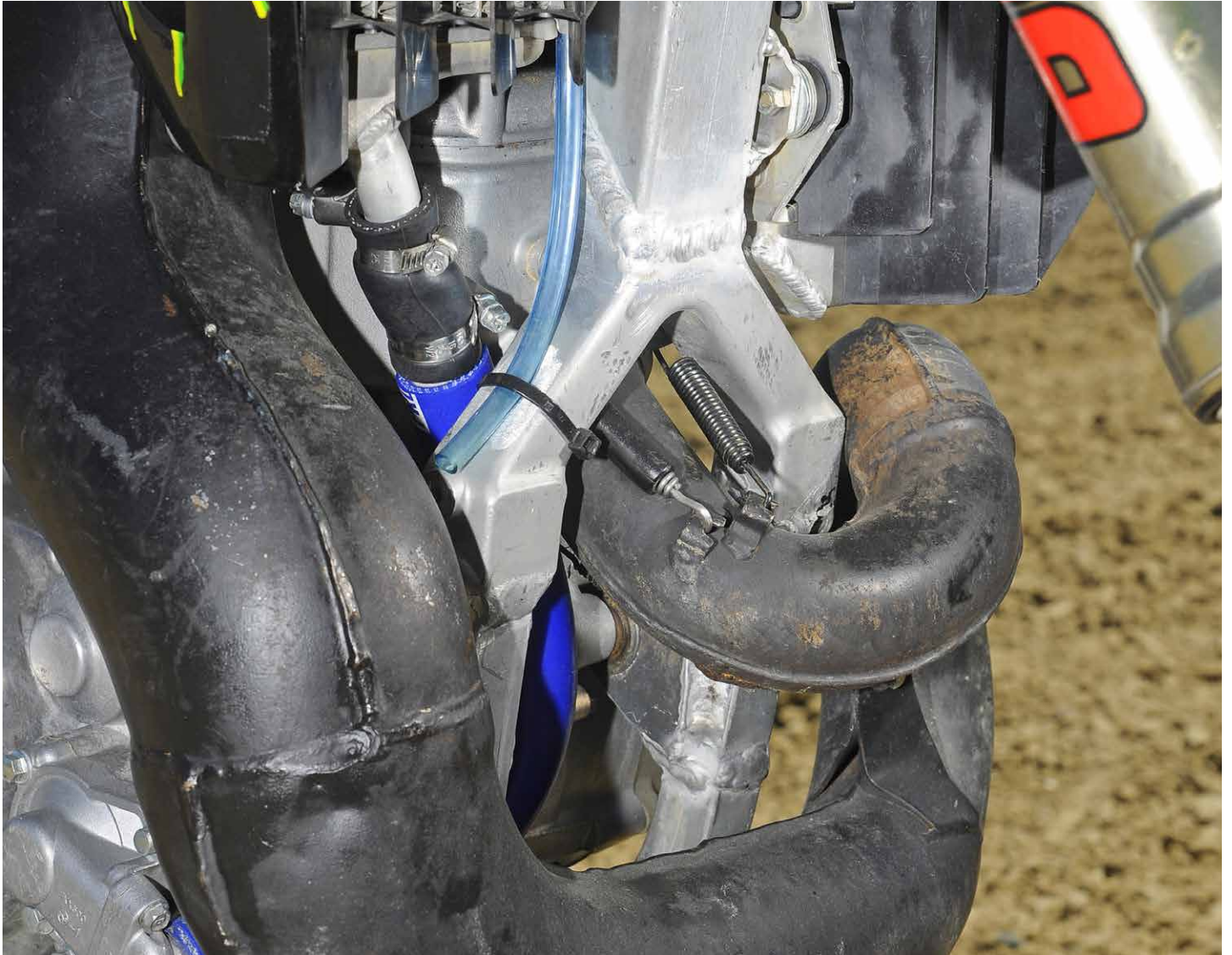
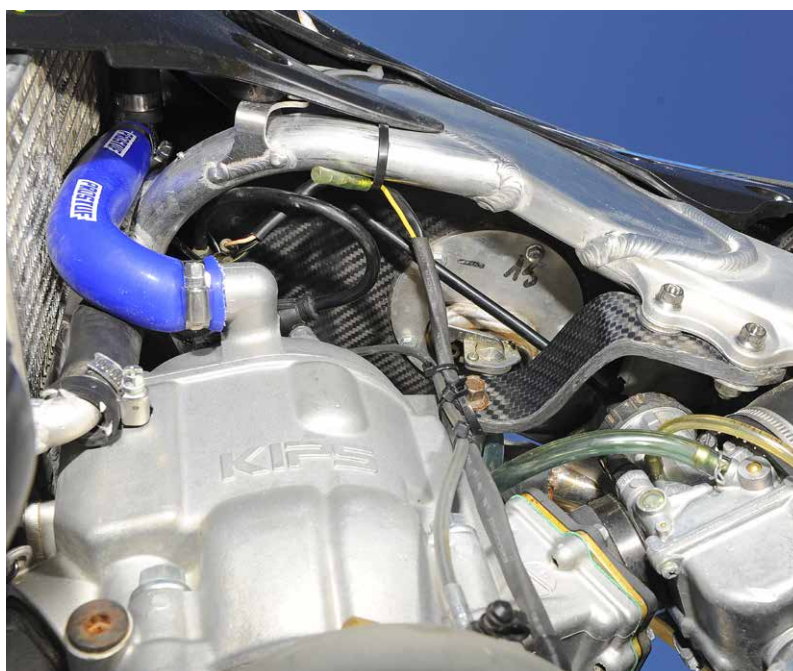
del mondo. Approfittando di un altro test effettuato nella stessa giornata, abbiamo coinvolto “Fede” in questa prova comparativa molto particolare. Il confronto diretto tra una 450 di ultima generazione e una “ibrida” con la stessa ciclistica ma con applicato un possente monocilindrico 2t da 500 cc.
La realizzazione della KX500VP non è una di quelle “normali”. Abbiamo più volte visto in commercio realizzazioni del genere ma questa volta si tratta di una vera e propria “special” a tutti gli effetti. La base di partenza, il telaio, mostra e in bella vista la scritta “TEST 001” sul canotto di sterzo al posto dei classici numeri identificativi. Un telaio “factory” passato per le mani di Christophe Pourcel che lo ha portato in gara nel 2012 e la punzonatura del GP d’Olanda di quell’anno, ancora in bella vista, ne è la testimonianza più efficace.
Dal telaio che alloggiava il motore 450 4t fino ad arrivare al punto “chiave” per inserire adeguatamente il motore KX 500, il passo non è stato breve e ci è voluta tutta la maestria di Flavio Cavallini per poter effettuare la modifica in maniera ottimale. Deus ex machina della CRM Compositi che produce “gioielli” in carbonio (serbatoi, telaietti e tanto altro) per i migliori team ufficiali del mondiale motocross, Flavio va veramente a “nozze” con questi progetti che prevedono ancora l’uso della innata maestria di essere tecnici, artisti e …incoscienti al punto giusto. Con un’operazione certosina di taglia-fresa-cuci, il telaio è stato opportunamente modificato per accogliere il possente motore 2t con relativo impianto elettrico e tutti gli accessori necessari per il suo corretto funzionamento. Non potevano di certo mancare, serbatoio e telaietto in carbonio, anche questi, opportunamente adeguati alla nuova motorizzazione. Risultato: una macchina “da guerra”, pronta a esplodere tutta la sua potenza in pista.

Le impressioni di Claudio Federici:
"Ricordo con estremo piacere la stagione 2006 quando, proprio in sella alla Kawasaki KXF450 chiusi la mia carriera agonistica, con il successo agli internazionali d'Italia. Fu il primo anno della "quattroemmezzo" di serie del Kawa e mi trovai subito bene anche se scendevo dalla super collaudata Yamaha 450 – De Carli. La moto, in questi anni è stata sviluppata molto ed è migliorata notevolmente sotto tanti aspetti, soprattutto in erogazione di potenza e in assetto. Quello che ancora invece rimane come "timbro" un po' particolare del KXF è il fatto di essere una moto, all'apparenza, mastodontica ma poi, quando ci sali in sella, risulta facile da guidare e maneggevole. Stesso discorso vale per il prototipo con motore 500 che in sella, ha praticamente la stessa impostazione di guida della "sorella".

Per il test di oggi abbiamo incontrato un terreno molto difficile da interpretare e infatti, il tracciato del Malandrone si è presentato sotto le ruote delle due Kawa in condizioni non certo facili da interpretare. Alcuni tratti duro e scivoloso, in altri punti invece, morbido e a volte bagnato e con molti canali che si sono asciugati lasciando anche delle "creste" abbastanza insidiose.
Ma, ovviamente, Claudio Federici ha esperienza da vendere per capire al meglio il funzionamento e soprattutto le differenze tra le due moto.

In pista con il "quattroemmezzo"
"Questa moto mi piaceva e mi piace ancora. Una moto veramente semplice da guidare anche se, come dicevo prima, l'impatto visivo potrebbe far pensare al contrario. Oggi la pista non era facile da interpretare al meglio, con il terreno che cambiava caratteristiche su vari punti. Il motore del 450 aiuta molto in queste condizioni. E' un motore "pastoso" e molto regolare nell'erogazione della potenza e in condizioni di terreno duro e secco, aiuta il pilota a ottimizzare le forze e a trovare il giusto ritmo di guida. L'assetto della moto che ho provato non era ottimale per il mio stile di guida, ma con poche regolazioni sono anche riuscito ad aggiustarlo al meglio. Ho fatto anche qualche giro "spinto" e con questa moto provo sempre una bellissima sensazione. Mi diverto a guidarla."

In sella al "cinquecento"
"Fermo restando il fatto di un'impostazione di guida pari a quella del 4t, la prima impressione che si avverte, appena messo in moto questo possente motore, deriva dalle tante vibrazioni che arrivano al manubrio. Pur avendo corso per molti anni in sella al 250 2t non avevo mai guidato in vita mia un 500, e farlo oggi, dopo tanto tempo, mi ha comunque messo in apprensione e mi ha messo addosso tanta "paura" di aprire il gas. Durante i primi passaggi ho cercato di capire le reazioni di questa moto, ma non è stato facile. Il motore è "dormiente" ai bassi regimi ma poi, una volta che si sale verso il punto di coppia, si avverte che la potenza è veramente tanta ma soprattutto, arrivati a metà gas…arriva una vera e propria "botta" che ti lascia senza fiato. Una frustata di pura potenza che, soprattutto con il terreno di oggi, potrebbe mettere in difficoltà chiunque. Appena ho provato a forzare leggermente il ritmo, mi sono trovato in mano una vera macchina da guerra e a un certo punto, all'uscita di una curva abbastanza lenta, dopo aver appoggia-

to le ruote su una sponda e aver dato il primo colpo di acceleratore per tirarmi fuori dal canale, mi sono trovato a dover inserire due marce contemporaneamente per poter veramente aprire tutto il gas e uscire in accelerazione verso il rettilineo successivo. E il motore non ha fatto una “piega”. Ha ripreso i giri in un attimo per spararmi verso la curva successiva. Una sensazione che non avevo mai provato e poi, arriva il bello…dopo una grande accelerazione, determinata anche da un grandioso allungo del motore 2t che gira molto in alto, per “staccare” ed entrare in curva, bisogna veramente attaccarsi ai

freni dato che il motore a miscela non ha praticamente freno motore. Sui terreni morbidi e lavorati, dove la moto "affonda" e la frenata viene agevolata, il problema non è enorme ma se ti trovi a frenare su un fondo duro e compatto, con le velocità che prende questo motore, bisogna veramente usare tutta la potenza dell'impianto frenante per riuscire ad inserire la moto nella curva successiva. Poi, una volta inserita in curva, la moto tende subito a spingere ancora prima di iniziare a ruotare la manetta del gas dato che, il pistone del 500 conferisce al motore una grande forza anche per inerzia. Praticamente un tipo di guida completamente diversa rispetto al 4t ma che, con il giusto affiatamento e con un allenamento un po' più prolungato, di certo permette al pilota di divertirsi anche con cosi tanta potenza a disposizione. Nella fase di salto in accelerazione, il motore 2t si comporta quasi in maniera identica

Da sinistra: Valter Paolieri, appoggiato alla sua KX500VP, Flavio Cavallini che ha realizzato tecnicamente la modifica e Cesare Acquafresca con la sua KXF 450.

a quello 4t mentre invece, nel caso di un salto in decelerazione ovvero, a gas chiuso, bisogna fare attenzione alla posizione in sella e al bilanciamento del peso per evitare brutte sorprese nella fase di discesa verso l'atterraggio. Altra sensazione particolare, avvertita e anche abbondantemente durante tutto il test, quella delle vibrazioni che arrivano al manubrio. Anche se sono passati tanti anni non ricordo di aver mai sentito tante vibrazioni al manubrio e con nessun tipo di moto. Questo cinquecentone si fa sentire e anche abbondantemente, e fino al midollo.

Claudio Federici
in sella alle due
moto oggetto della
nostra prova

Claudio Federici nato a Roma il 7 luglio 1975 ha disputato il campionato del mondo motocross dal 1994 al 2006 vincendo in totale sette GP (cinque nella 125 e due nella 250). Vice campione del mondo della 125 nel 1999 si è laureato campione del mondo a squadre con la nazionale italiana nel Motocross delle Nazioni del 1999 insieme a Chicco Chiodi e Andrea Bartolini. Dopo il quinto posto in sella alla Yamaha 250 nell'anno 2000, nel 2003 al primo anno in 4t (Yamaha 450) ha centrato il quinto posto nel mondiale della classe Motocross GP che all'epoca inglobava moto 2t e 4t. Ultima anno da "pro" nel 2006 quando, in sella alla Kawasaki KXF del Medei Motocross Team si è laureato campione italiano MX1 chiudendo la sua carriera con un successo.

Le conclusioni:
“Difficile dare un giudizio “definitivo” su quale sia la migliore. Sul terreno di oggi, di certo il 4t è stato più facile da guidare. L’enorme potenza del 2t non agevolava la guida ma, mi ha trasferito dentro delle sensazioni incredibili. Sono due moto praticamente identiche a livello di ciclistica, ma completamente diverse sotto tutti gli altri aspetti e ognuna va interpretata e usata a seconda delle sue caratteristiche. Nel caso del 500 2t è determinante che il pilota si adegui alla gestione della moto, mentre invece, il 450 4t a volte aiuta il pilota a guidare e l’erogazione del motore riesce

a “tirarlo fuori” anche da situazioni difficili. In sintesi, il 500 2t non ti perdona. Per sfruttare al meglio il 2t devi essere bene allenato, saperla guidare come si deve e non puoi permetterti tanti sbagli. Il 4t è più facile e permette di divertirsi molto di più. Salire in sella a una moto 450 4t dopo aver usato il 5002t risulta molto facile. Quello che di certo non è facile, è fare il contrario. Questo tipo di esperienza l’ho vissuta in prima persona proprio nel momento cruciale del passaggio dai 2t ai 4t quando, nel 2003 la classe era mista e potevi correre con entrambe le moto. Ricordo perfettamente che a inizio stagione nelle prime due gare degli Assoluti non riuscivo a fare la solita differenza rispetto agli altri piloti che avevano già scelto il 450 4t. Poi, una volta fatto un test a Malagrotta e dopo solo un giorno di prove, sono ritornato in gara con gli stessi avversari ma anche io in sella alla moto 4t, le differenze si sono ristabilizzate, naturalmente

a mio favore. In conclusione, dopo questo test, non posso non pensare ai piloti che, soprattutto negli ultimi anni della classe 500, disputavano manche da 45 minuti a tutta manetta. Posso solo immaginare che tipo di condizione fisica dovevano avere per domare certe "belve" e comunque, se dovessi proprio scegliere di fare una gara domani, non avrei dubbi: 450 4t.

377
Kawasaki

INTERCEPTOR
MONSTER
ENERGY
UFO
377
Kawasaki
MX1

UFO

Claudio Federici
e la sua scuola

Se siete interessati a partecipare ai corsi tenuti da Claudio Federici, potete informarvi costantemente sulle attività della Motocross University seguendo la sua pagina Facebook a questo link: https://www.facebook.com/claudio.federici.52?fref=ts

Per il mese di giugno, per la prima volta in assoluto, saranno istituiti dei veri e propri campus della durata di cinque giorni con il trattamento “all inclusive” comprendente vitto e alloggio presso ottime strutture. Gli appuntamenti sono previsti a Polcanto (Toscana) dal 2 al 6 giugno, a Montalbano Ionico (Basilicata) dal 9 al 13 giugno e a Porto Torres (Sardegna) dal 16 al 20 giugno. I posti sono limitati e per informazioni potete contattare il 3889239514.

MOTOCROSS
2013
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

SUZUKI
Way of Life!

ALPINESTARS SERIE RACER

Versatile ed estremamente durevole, la serie Racer è cresciuta su alcuni dei terreni più difficili del mondo. Leggeri, ventilati e calzanti, questi capi sono tanto comodi quanto attraenti.

RACER GLOVE
Assicuratevi il piazzamento con il guanto Alpinestars Racer, che unisce una linea aggressiva a soluzioni performanti come la struttura precurvata delle dita, fasce grip in silicone per l'uso in fuoristrada e regolazioni sul polso per una calzata perfetta.
RACER GLOVE, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:
- Progettato per una calzata comoda ed un maggior comfort alla guida.
- La leggera struttura superiore in Spandex offre una flessibilità eccellente.
- La struttura rinforzata del pollice aumenta la durevolezza.
- Regolazione sul polso protetta per una calzata sicura e personalizzata.
- Fasce grip in silicone sulle prime due dita migliorano il controllo sul manubrio.
- Linguetta a rilievo per una calzata comoda e facile.
- Dita pre-curvate riducono l'affaticamento alla guida e migliorano il comfort.

RACER JERSEY
Spalancate il gas con l'accattivante Alpinestars Racer. Maglia realizzata in leggero e durevole politessuto per offrire elevati livelli di comfort, la Racer Jersey è adatta tanto all'uso in circuito quanto all'enduro.
RACER JERSEY, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:
- Struttura poli-tessuto leggera e durevole.
- Taglio allungato lato schiena per compatibilità con i pantaloni Alpinestars MX.
- Colletto elasticizzato in microfibra per maggior comfort.
- Grafichesublimateresistentialloscolorimento.
- Polsiniaderentielasticizzati.

RACER PANTS
Leggeri, con pannelli stretch sulla vita e struttura pre-curvata per le gambe, i pantaloni Alpinestars Racer offrono comfort e prestazioni di alto livello in posizione di guida. Testati da Marc Coma sul probante terreno della Dakar, i Racer Pants sono ideali per tutte le specialità fuoristradistiche, dal Cross all'Enduro fino ai Rallies.
RACER PANTS, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:
- I pannelli elasticizzati posteriori offrono comfort e flessibilità per vita e fondoschiena.
- Durevole struttura in politessuto/nylon. Spalmatura in PU per maggiori doti di robustezza e durevolezza.
- Gambe pre-curvate con struttura del ginocchio 3D e pannello d'espansione nascosto.
- Interno in mesh leggero e ventilato, con inserti elasticizzati per una miglior vestibilità.
- Rinforzi in nylon pesante in zona sella ed interno coscia offrono livelli superiori di resistenza all'abrasione.
- Imbottitura staccabile in polischiuma sulle anche per un maggior comfort
- Loghi 3D in gomma iniettata e stampata.
- Zip anteriore protetta con fibbia autobloccante per la regolazione in vita.
- Tasca portachiavi interna.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

UNA SPECIAL A UN PREZZO SUPER-SPECIALE

RedMoto, partner di Honda Italia, mette in vendita la sua Show Bike, la Honda CRF 250R Special Edition: una moto bella e possibile al prezzo speciale di 9.900 euro. Bella e possibile. Una moto pensata per far sognare gli appassionati, ora diventata realtà. L'immaginazione ha superato la fantasia, ed il risultato finale lascia senza parole. RedMoto, distributore della gamma Honda CRF nelle versioni Cross, Enduro, Supermoto e Montesa Trial, offre al pubblico l'esclusiva Honda CRF 250R SPECIAL EDITION: un coniugato di estetica e tecnologia, offerta al pubblico al prezzo speciale di 9.990 euro. Al valore della moto (8.865,00 euro al pubblico IVA compresa), RedMoto ha aggiunto elementi per un valore di oltre 6.000 euro (al pubblico IVA compresa). Esatto: avete capito bene. Seimila euro solo di "Special parts", elencate in modo del tutto trasparente nella scheda tecnica già pubblicata on-line sul sito internet di RedMoto all'indirizzo http://www.redmoto.it/crf250-r-2014-special-edition. Un prezzo speciale per una moto davvero unica. Si sa, il dettaglio fa la differenza e qui la lista di particolari di pregio sembra non finire mai. Le parti speciali montate sulla Honda CRF 250R SPECIAL EDITION riguardano ruote, scarichi, piastre forcella, impianti frenanti, bulloneria, serbatoio, trasmissione, ecc. Ogni elemento rappresenta il tassello di un puzzle in cui nulla è lasciato al caso. Per chi vuole una moto "esagerata", capace di far strabuzzare gli occhi a chi se la ritrova davanti, questa è la scelta giusta. Per chi vuole concedersi lo sfizio di una vita, strizzando l'occhio al prezzo, ecco l'affare da non lasciarsi scappare. Il risultato parla da solo. Una moto equilibrata, slanciata, potente e performante. Grintosa e caparbia, bella da far perdere la testa. Ma la Honda CRF 250R SPECIAL EDITION realizzata da RedMoto ha il vantaggio di non essere solo una moto da esposizione. Attende, anzi vuole, che qualcuno la metta alla prova. Per dimostrare a tutti che oltre ad essere bella ora è anche possibile ma ce n'è soltanto una. Garantisce RedMoto. Per l'acquisto rivolgetevi al vostro Rivenditore RedMoto di fiducia che saprà darvi tutte le indicazioni del caso. L'elenco completo con tutti i Rivenditori lo trovate sul sito: www.redmoto.it

LEGBAG
LO SPAZIO È… IN GAMBA!

Il borsello da gamba per motociclisti non è un'idea nuova. Le soluzioni presenti sul mercato sono molteplici, per materiali, dimensioni, sistemi di fissaggio ma poche dimostrano una concreta utilità. Tra queste ultime svetta LEGBAG, 100% waterproof, dello specialista Amphibious. Occuparsi a 360 gradi di outdoor permette di avere una visione più ampia e uno scambio di sinergie tra prodotti nati per differenti attività. Per tutti gli appassionati, motociclisti compresi, ottimizzare il trasportare il bagaglio ha una grande importanza in funzione del "cammino" che si andrà ad affrontare. È qui che entra in gioco il borsello da gamba in quanto rappresentante di quella categoria di accessori che permettono di sfruttare possibilità di carico alternative… facilmente accessibili e che lascino le mani libere. Il LEGBAG di Amphibious ha tutte le caratteristiche per essere preso in seria considerazione da chi pratica off-road (rally, enduro, sterrati turistici…) e più in generale da ogni utente delle due ruote (e dei cugini quaddisti). Questa compatta borsetta offre sempre una sicura protezione dall'acqua, dalla sabbia, dalla polvere, da ogni agente esterno. Lo stesso grado di protezione che si ritrova sulle borse più grandi e importanti del marchio. Molti non lo sanno ma le caratteristiche tecniche della produzione Amphibious attingono anche dagli studi effettuati dal marchio per partner importanti quali ad esempio il Soccorso Alpino Italiano o la Marina Militare. Le dimensioni di LEGBAG non sono "micro". La capacità interna è pari a 2 litri: un volume superiore alla media, per questa tipologia di borsa (alla quale si aggiungono 2 tasche esterne e 2 tasche a rete interne), che permette di contenere più oggetti, senza interferire, anche a pieno carico, con i movimenti della gamba. Il sistema adottato per la chiusura, il Quick Proof, rende il borsello totalmente stagno e allo stesso tempo ne regolar la volumetria in funzione del contenuto. Una volta scesi dalla sella si è poi liberi di lasciare LEGBAG fissato alla gamba, lasciando libere le spalle per un eventuale zaino, oppure di trasformarlo in una comoda borsa a tracolla. LEGBAG è prodotto in TPU. La parte a contatto con la gamba è imbottita con tessuto reticolare traspirante. Il sistema di fissaggio evita qualsiasi sventolamento, Sui lati sono presenti 2 utili D-ring in ABS. 5 bande rifrangenti aiutano a renderci visibili nel traffico. Colori: nero o Desert (camouflage sabbia). Dimensioni: 21x17x6 cm (a x l x p). Peso: 240 grammi. Prezzo al pubblico: 45,00 euro

PRECARICO PER ÖHLINS TTX OFFROAD

Andreani Group presenta in esclusiva mondiale un accessorio particolarmente utile per tutti i piloti di motocross, enduro e supermoto che utilizzano i mono Öhlins TTX. Si tratta di un semplice ma geniale sistema integrato in ergal ricavato dal pieno prodotto dalla Xtrig, che permette di cambiare velocemente e facilmente il precarico della molla con una semplice chiave ottagonale al posto di doverlo regolare affidandosi al classico ma ostico sistema con chiave a uncino. E' disponibile al prezzo di 145 € Iva esclusa. Ulteriori informazioni possono essere richieste alla Andreani Group, Strada della Romagna 361, 61121 Pesaro (PU), telefono 0721/20921, info@andreanigroup.com, www.andreanigroup.com, facebook.com/andreanigroup

UFO CYBORG

Ufo Plast presenta a tutti gli appassionati di fuoristrada l'esclusiva pettorina Cyborg 2014 ulteriormente evoluta per renderla ancora più protettiva e confortevole. Dotata di efficienti protezioni removibili capaci di riparare adeguatamente anche dagli impatti laterali, è completamente realizzata in leggerissimi Meryl® e Airnet per garantire la migliore traspirabilità e per assicurare la più assoluta libertà di movimento. Estremamente morbida e totalmente ergonomica, la Cyborg è dotata di protezioni interne 3D removibili per un facile lavaggio che oltre ad offrire un ottimo assorbimento degli urti sono prive di effetto memoria, è omologata e disponibile in colore nero e in tre taglie al prezzo di 160 € Iva esclusa.

Ulteriori informazioni possono essere richieste a Ufo Plast, Via Marco Polo 155, 56031 Bientina (PI) , tel. 0587 488012, info@ufoplast.it, www.ufoplast.com, facebook.com/pages/UFO-Plast

CATENE DISTRIBUZIONE VERTEX 2014

Adottate da team ufficiali del Mondiale cross e enduro, le catene di distribuzione Vertex sono disponibili nella versione 2014 per le Yamaha YZ250F e YZ450F, KTM EXC/SX250F e EXC/SX350F, KTM Freeride 350, Suzuki DRZ 400 e per le 4x4 Yamaha Rhino 700 e Kawasaki Brute Force 750/650. Disponibili con prezzi a partire da 50,50 € Iva esclusa, le catene di distribuzione Vertex della giapponese Borg Warner Morse sono prodotte con tecnologia OE e garantiscono la massima affidabilità ed eccellenti prestazioni grazie all'alta qualità dei materiali utilizzati per la realizzazione. Per maggiori informazioni contattare VP Italy, Via Tasso 1, 42023 Cadelbosco di Sopra (RE), tel. 0522/918811,

info@vertexpistons.com, www.vertexpistons.com, facebook.com/vertexpistonsracing.